PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

SP

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1985

34 ● (1761) ● 1985-08-25 CENA 30 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Samolotowy obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego. Na zdjęciu: długoletni instruktor pilot tego aeroklubu — Zdzisław Kuśmierek i jeden z jego uczniów — Dariusz Ferens. Zdjęcie: Bernard Koszewski. U góry — samoloty MiG-21 w locie patrolowym. Zdjęcie: Zbigniew Chmurzyński

Z LOTU PO KRAJU

NOWE POŁĄCZENIA PLL LOT

W Indiach i Afganistanie przebywała delegacja PLL LOT z dyrektorem, gen. bryg. pil. dr. **Józefem Kowalskim.** Przeprowadzono rozmowy z przedstawicielami towarzystwa Air India i afgańskich linii lotniczych. W rezultacie zawarto umowy w sprawie przyszłych lotów regularnych i czarterowych z Warszawy do Delhi, Kalkuty oraz stolicy Afganistanu — Kabulu. Przewidziano także ewentualne wykorzystanie lotnisk w tych miastach jako portów tranzytowych w rejsach do innych miast na Dalekim Wschodzie. Pierwsze regularne loty na nowych trasach przewiduje się jesienią br.

Delegacja LOTU przebywała również w Tunisie, gdzie przeprowadzono rozmowy na temat ewentualnych lotów z Warszawy do Tunisu przez Maltę oraz wykorzystania lotowskich samolotów do przewozu ładunków.

XXIII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WP

W Ligowcu pod Poznaniem przeprowadzono w dniach 4—11 sierpnia br. XXIII Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego. Startowało sześć ekip: WKS Śląsk, WKS Wawel, WKS Zawisza, WKS Grunwald oraz reprezentacje Aeroklubu PRL i Aeroklubu Poznańskiego, w sumie 52 zawodników (2 poza konkursem), którzy tworzyli 10 pięcioosobowych drużyn.

Wyniki indywidualne: Akrobacja — 1. st. sierż. **Marek Fotyga** (Zawisza) — 32,02 pkt.; 2. **Mariusz Puchała** (Grunwald) — 32,95 pkt.; 3. **Krystyna Pączkowska** (Śląsk) — 32,99 pkt. Skoki na celność lądowania — 1. sierż. **Wiesław Skóra** — 0,04; 2. st. sierż. **Marek Fotyga** — 0,05; 3. plut. **Andrzej Siwak** — 0,07 (wszyscy WKS Zawisza). Dwubój — 1. st. sierż. **Marek Fotyga** — 3 pkt.; 2. sierż. **Wiesław Skóra** — 6 pkt.; 3. sierż. sztab. **Stanisław Barwik** — 12 pkt.

Wyniki drużynowe: Akrobacja — 1. Zawisza I, 2. Wawel. Celność lądowania — 1. Zawisza I — 18 pkt.; 2. Wawel I — 32 pkt.; 3. Śląsk II — 71 pkt. Celność lądowania grupowo — 1. Zawisza I — 13 pkt.; 2. Śląsk I — 22 pkt.; 3. Wawel I — 23 pkt. Punktacja ogólna: 1. Zawisza I — 3 pkt.; 2. Wawel I — 7 pkt.; 3. Śląsk I — 9 pkt.; 4. Śląsk II — 16 pkt.; 5. Grunwald I — 17 pkt.; 6. Wawel II — 17 pkt.; 7. Zawisza II — 19 pkt.; 8. Aeroklub PRL — 21 pkt.; 9. Grunwald II — 25 pkt.; 10. Aeroklub Poznański — 30 pkt.

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Łesznie Wlkp. zakończono szybowcowe mistrzostwa Polski juniorów. W klasie standard rozegrano 4 konkurencje. Wyniki końcowe: 1. **Mariusz Rachwał** (Aeroklub Ziemi Zamojskiej) — 3 378 pkt.; 2. **Tomasz Krok** — 3 242 pkt.; 3. **Robert Krok** — 3 207 pkt. (obaj Aeroklub Stalowowolski); 4. **Piotr Kuchta** (Aeroklub Zagłębia Miedziowego) — 2 990 pkt.; 5. **Andrzej Ogonowski** (Aeroklub Grudziądzki) — 2 948 pkt. W klasie klubowej rozegrano jedynie dwie konkurencje, wobec czego mistrzostwa uznano za nie rozegrane. W ogólnej punktacji prowadzili: 1. **Bogumił Milaszewski** (Aeroklub Gdański) — 1 933 pkt., 2. **Bogdan Petecki** (Aeroklub Stalowowolski) — 1 831 pkt., 3. **Waldemar Adamiec** — 1 809 pkt.

ZAWODY LOTNIARSKIE W USTRONIU

W Ustroniu odbyły się w dniach 23—27 lipca zawody lotniarskie pod nazwą Beskidzkie Mistrzostwa Śląska o Puchar Ustronia, zorganizowane przez Aeroklub Śląski i Ośrodek Sportu i Rekreacji w Ustroniu. Startowało 26 lotniarzy z Polski i Czechosłowacji.

W punktacji mistrzostw Śląska pierwsze miejsce zajął **Andrzej Wieniawa-Leszczyński** (Aeroklub Śląski), przed **Krzysztofem Grzybem** (A. Śląski) i **Henrykiem Cieślarem** (A. Bielsko-Bialski).

Puchar Ustronia, przyznawany wg oddzielnej punktacji, zdobył **Andrzej Wieniawa-Leszczyński**, zaś następne miejsca zajęli **Krzysztof Grzyb** i **Józef Gigoń.**

O rezultatach zawodów zadecydowały wyniki w przelotach. Łącznie zawodnicy wykonali ponad 100 km przelotów w ciągu 3 dni lotnych. (j. ki).

W SKRÓCIE

● 29 lipca br. powróciła z Etiopii do kraju grupa personelu lotniczego, która pełniła przez 6 miesięcy służbę w Polskiej Lotniczej Eskadrze Pomocy Etiopii.

● W pododdziale rakietowym Wojsk OPK przebywała w lipcu grupa przedstawicieli władz partyjnych, która zapoznała się z warunkami życia i służby rakietowców oraz odwiedziła żołnierzy na punktach dyżurnych i szkoleniowych.

● W Piotrkowie Trybunalskim odbył się dziewiąty przegląd orkiestr Wojsk Lotniczych. Nagrodę główną dowódcy WL przyznano orkiestrze z COSSTWL w Oleśnicy.

● Czytelnikom, którzy nadesłali nam pocztówki z pozdrowieniami z lotniczych wakacji — serdecznie dziękujemy.

WYDAWNICTWA

TADEUSZ MALINOWSKI — **LOTNICY ŚWIATA.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1985. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (tomik 28). Str. 254 + 10 tablic barwnych, cena 240 zł, nakład 39 800 + 200 egz.

ANDRZEJ MORGAŁA — **SAMOLOTY W POLSKIM LOTNICTWIE MORSKIM.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1985. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (tomik 27). Str. 180, cena 170 zł, nakład 29 800 + 200 egz.

STANISŁAW SKALSKI — **CZARNE KRZYŻE NAD POLSKĄ.** Wydawnictwo MON — 1985. Wydanie VIII. Str. 184, cena 100 zł, nakład 70 000 + 280 egz.

ANDRZEJ MARKS — **OJCOWIE KOSMONAUTYKI.** Książka i Wiedza — 1984. Str. 192, cena 100 zł, nakład 29 650+ 350 egz.

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ — **SZYBOWCE TRANSPORTOWE.** Wydawnictwo MON — 1985. Str. 264, cena 220 zł, nakład 20 000 + 280 egz.

Klusz samolotów naddźwiękowych ze zmienną geometrią skrzydeł Su-20. Zdjęcie: Leszek Wróblewski.

W dniu Lotniczego Święta najlepsze życzenia
WSZYSTKIM LOTNIKOM POLSKIM
składa
Redakcja „Skrzydlatej Polski"

W NASTĘPNYM NUMERZE

● OBLOT PUCHATKA
● SZYBOWIEC ULS-ZESTAW
● 24 ESKADRA ROZPOZNAWCZA
● NOC 138 DYWIZJONU
● LOT DISCOVERY

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **WŁOCHY.** 12 sierpnia zakończyły się w Rieti 19. szybowcowe mistrzostwa świata. W klasie otwartej rozegrano 11 konkurencji — mistrzem świata został Ingo Renner (Australia) — 9 933 pkt., I wicemistrzem Federico Blatter (Szwajcaria) — 9 506 pkt., II wicemistrzem Bruno Gantenbrink (RFN) — 9 234 pkt. W klasie standard rozegrano 11 konkurencji. Tytuł mistrzowski wywalczył Leonardo Brigliadori (Włochy) — 9 697 pkt., I wicemistrzem został Peter Lackner (RFN) — 9 509 pkt., II wicemistrzem Eric Mozer (USA) — 9 391 pkt. Polacy zajęli następujące miejsca: 26. Stanisław Zientek — 8 120 pkt., 28. Franciszek Kępka — 7 868 pkt. Janusz Centka zakończył mistrzostwa na 6. konkurencji, w której lądował przymusowo w górach i uszkodził szybowiec. W klasie 15-metrowej rozegrano 12 konkurencji. Mistrzem został Douglas Jacobs (USA) — 10 901 pkt., I wicemistrzem Simo Kuusisto (Finlandia) — 10 237 pkt., II wicemistrzem Laurien Goudriaan (RPA) — 10 114 pkt. Stanisław Wujczak zajął 39. miejsce — 5 830 pkt. Podkreślić trzeba, że Australijczyk Ingo Renner wywalczył w swej karierze po raz trzeci tytuł mistrza świata (poprzednio w 1976 i 1983). Relacje z mistrzostw naszego wysłannika w następnych numerach.

● **JAPONIA.** Samolot JAL B.747 z 524 osobami na pokładzie (15 członków załogi) rozbił się 12 sierpnia w czasie lotu z Tokio do Osaki. Katastrofa nastąpiła ok. 48 minut po starcie z tokijskiego lotniska Haneda, na północny zachód od Tokio. Uratowały się tylko 4 osoby.

● **ZSRR.** W konkursie fotografii prasowej, XII Wystawie Interpress-Photo '85 w Moskwie brązowy medal w kategorii fotoreportażu otrzymał fotoreporter WAF Leszek Wróblewski, za cykl zdjęć obrazujących pomoc polskich pilotów śmigłowcowych dla głodującej Etiopii, zatytułowany „Operacja Północ".

● **RFN/W. BRYTANIA/WŁOCHY.** Dyrektorzy departamentów ministerstw obrony RFN, W. Brytanii i Włoch, podjęli decyzję o rozpoczęciu pierwszej fazy budowy zachodnioeuropejskiego taktycznego samolotu myśliwskiego. Przedsięwzięcie to ma na celu uniezależnienie się europejskich państw NATO od zakupów sprzętu bojowego w USA.

● **ETIOPIA.** Piloci polskiej eskadry śmigłowcowej stacjonującej w Addis Abebie dostarczyli w drugiej połowie sierpnia do regionalnego szpitala dziecięcego w regionie Wollo setki kilogramów lekarstw — darów z Polski.

● **FILIPINY.** Filipińskie linie lotnicze podpisały porozumienie z wietnamskimi liniami lotniczymi o rozpoczęciu regularnych lotów między Manilą a wietnamskim Miastem Ho Chi Minh.

● **BUŁGARIA.** W dniach 1985-05-26 do 08-04 odbyły się w Sliven III międzynarodowe zawody lotniowe, w których wzięły udział reprezentacje Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Rumunii i Węgier. Polska drużyna, w składzie. Henryk Falandysz, Michał Ornatkiewicz, Zbigniew Zalewski i Ryszard Zamarło, startowała na lotniach Kanion Fox, Stratus R-15 i Libra II. Polacy z przyczyn technicznych przystąpili do zawodów z jednodniowym opóźnieniem, co odbiło się na wynikach klasyfikacji końcowej (R. Zamarło — 7, M. Ornatkiewicz — 8, Z. Zalewski — 21, H. Falandysz — 35). Łącznie sklasyfikowano 38 zawodników. Pierwsze trzy miejsca zajęli Bułgarzy: 1. A. Antonow, 2. E. Krylew, 3. D. Michajłow, a w klasyfikacji drużynowej: 1. Klub Sofia, 2. Bułgaria, 3. Węgry, 4. Polska. Zamarło i Ornatkiewicz wykonali loty docelowo-powrotne po 51 km.

● **USA** 60-letni Paul Bergman, nawigator samolotu, który 1945-08-09 zrzucił drugą bombę atomową na Nagasaki, popełnił 11 sierpnia br. samobójstwo w swoim mieszkaniu w Hollywood.

● **RFN.** Port lotniczy we Frankfurcie n. Menem, który w 1984 odprawił 19 mln pasażerów, będzie dalej rozbudowywany tak, aby w 1994 mógł odprawić 24,3 mln pasażerów. Na nowe inwestycje w porcie przeznaczy się co roku po 300 mln marek.

● **MALEZJA.** Lotnictwo wojskowe zamówiło w Stanach Zjednoczonych 40 zmodernizowanych samolotów Grumman A-4 Skyhawk. 36 z nich to jednomiejscowe myśliwsko-bombowe w wersji A-4M, pozostałe 6 — dwumiejscowe z podwójnym sterowaniem w wersji TA-4M, które służyć będą do lotów szkolno-treningowych.

● **PAKISTAN.** Lotnictwo wojskowe otrzyma nową partię amerykańskich myśliwców bombowych F-16 zdolnych do przenoszenia broni nuklearnej. Uzupełnią one 40 samolotów tego typu znajdujących się na dotychczasowym wyposażeniu.

● **USA.** W Battyle Creek, w stanie Michigan, odbyły się w lipcu VII mistrzostwa świata balonów na ogrzane powietrze. Startowały 102 ekipy. Rozegrano 11 konkurencji. Załoga polska Stefan Makne — Jerzy Czerniawski startująca na balonie „Kościuszko" zajęła 51. miejsce.

● **INDIE.** Air India zamówiła 6 samolotów A.310—300 (187-miejscowych), które mają zastąpić wysłużone B.707.

● **JAPONIA.** Linie lotnicze JAL uruchomiły z Tokio nową linię do Düsseldorfu. Samoloty B.747 latają na niej dwa razy w tygodniu. Jest to trzecie miasto w RFN, po Frankfurcie n. Menem i Hamburgu, do których latają regularnie japońskie samoloty komunikacyjne.

● **RFN.** 75-letni Peter Rauscher ze Stuttgartu obchodził jubileusz 50-lecia lotów balonowych. Pierwszy lot wykonał 16 czerwca 1935, pięćdziesiąt lat później odbył swój 148. lot balonem. Cieszy się dobrym zdrowiem, jest nadal czynnym członkiem swego klubu balonowego.

Gen. dyw. pil. TYTUS KRAWCZYC
Dowódca Wojsk Lotniczych

W LOTNICTWIE NAJWAŻNIEJSZY JEST CZŁOWIEK...

23 sierpnia 1944. Ta data ma znaczenie symbolu. Rozpoczęła nowy etap w dziejach polskich skrzydeł. Właśnie tego dnia nad Warką młode lotnictwo Polski Ludowej rozpoczęło swój pełen chwały szlak bojowy, aby wraz z lotnictwem radzieckim zakończyć go nad Berlinem. Ale przecież nie był to pierwszy lotniczy zryw. Trzeba pamiętać, że we wrześniu 1939 polscy piloci także wykazali patriotyzm, mistrzostwo, odwagę. Nie można też zapomnieć o ich wojennych dokonaniach na Zachodzie, gdzie wspaniale bronili cudzego nieba. Zresztą zawsze i wszędzie, gdzie latali i latają polscy piloci — robili i robią to dobrze. Tacy już są i tacy będą.

Gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc

START BYŁ W GRIGORIEWSKOJE

Decyzja o powołaniu 1 Samodzielnej Eskadry Lotniczej zapadła w 1943. Przypomnijmy, że w tym czasie nie było już na terenie Związku Radzieckiego polskich specjalistów lotniczych, ponieważ zgodnie z umową zawartą z rządem Sikorskiego wyjechali do Anglii, mimo że najkrótsza droga do kraju była ze Wschodu. Początki w Grigoriewskoje były więc naprawdę trudne. Bez pomocy specjalistów radzieckich, bez ich sprzętu, nie moglibyśmy nawet rozpocząć działania. Dowódcy, instruktorzy, piloci radzieccy przekazywali nam swoje najlepsze doświadczenia bojowe. U podstaw koncepcji szkoleniowych i organizacyjnych tworzącego się lotnictwa legła przede wszystkim sztuka wojenna radzieckich sił powietrznych, przyswajana i adaptowana, a w następnych latach wzbogacana przez naszych lotników nowymi wartościami zdobytymi podczas działań bojowych nad wspomnianą już Warką, a później nad Warszawą, Wałem Pomorskim, Piłą, Kołobrzegiem, Bałtykiem, Odrą i Brandenburgią. Korzystając ze wzorów radzieckiego lotnictwa zdobywaliśmy własne, tworząc w ogniu walki kolejne pułki. Ich liczebność i możliwości bojowe, pozwalały na wykonywanie coraz trudniejszych zadań, początkowo w skali taktycznej, a pod koniec wojny — operacyjnej. I jeszcze jedno chciałem podkreślić— ta braterska, przyjacielska współpraca utrzymuje się do dzisiaj.

Czas wojenny, aczkolwiek ważny dla naszego narodu, przeszedł w maju 1945 roku do historii. Zaczęło się trudne, codzienne pokojowe szkolenie z jednoczesnym pełnieniem bojowych dyżurów na straży polskiego nieba, polskich granic.

W 1949 organizacja lotnictwa była już dostosowana do możliwości zniszczonego kraju. Przeszło ono na pokojową strukturę, pokojowy tryb życia i szkolenia. Rozformowano szereg jednostek. Liczbę bojowych pułków zmniejszono do siedmiu. Znalazły się w nim bardziej nowoczesne samoloty: Jak-9P, Il-10, Tu-2. Rosła ranga lotnictwa w Wojsku Polskim. Na dowód tych słów przytoczę fragment ówczesnego „Tymczasowego regulaminu walki broni połączonych":

„Każda większa walka toczy się równocześnie na lądzie i w powietrzu, wskutek czego nie może być powodzenia bez wydatnego udziału lotnictwa. Jednym z głównych czynników powodzenia w nowoczesnej walce jest panowanie w powietrzu nad obszarem walki w czasie jej trwania. Lotnictwo współdziałające z wojskiem na lądzie działa jako jeden z głównych rodzajów broni."

Zapewniam, że i dzisiaj — prawie czterdzieści lat po napisaniu tych słów — znajdują one potwierdzenie. Zgodzą się również z tym organizatorzy powojennego, wojskowego lotnictwa, którzy podczas wojny byli w ludowym lotnictwie oraz ci walczący na Zachodzie, a później wspólnie pełniący pokojową służbę.

TECHNIKA I JEJ LUDZIE

Początek lat pięćdziesiątych oceniany jest jako pierwsza rewolucja techniczna. Z samolotów tłokowych przechodziliśmy na odrzutowe. Myśliwskie MiG-15 weszły na miejsce Jak-9P, a bombowce Il-28 zastąpiły używane wcześniej Tu-2. Takich przeobrażeń technicznych było zresztą więcej. Należy do nich m. in. przezbrojenie wielu jednostek w samoloty odrzutowe krajowej produkcji: LIM-1, LIM-2, LIM-5, a później wprowadzenie serii MiG-ów i Su, których najnowsze konstrukcje określa się zwykle mianem lotniczej supertechniki.

A śmigłowce? W II wojnie światowej jeszcze nie walczyły, a dzisiaj trudno wyobrazić sobie bez nich współczesne pola walki.

Wyposażenie lotnictwa w coraz doskonalsze środki rażenia, w radioelektroniczne środki kierowania ogniem oraz w naziemne i pokładowe systemy nawigacyjne, systematycznie rozszerza zakres wykonywania zadań. Wzrasta zwłaszcza głębokość oddziaływania oraz siła i celność uderzeń na obiekty i wojska nieprzyjaciela.

To współczesne lotnictwo jest bardzo uzależnione od funkcjonowania elektronicznych systemów zabezpieczania i ubezpieczania lotów, od jakości działania wielu służb, infrastruktury lotniskowej, od poziomu szkolenia i zaplecza naukowo-technicznego.

Chciałbym wspomnieć również o wspomagającym nas polskim przemyśle lotniczym. W Mielcu buduje się Iskierkę, w Świdniku produkuje się śmigłowiec Mi-2, a w próbach w locie znajduje się śmigłowiec Sokół; w Warszawie natomiast powstał samolot szkolno-treningowy Orlik.

Wiadomo, że nawet najwspanialszy samolot nie wykona zadania bojowego sam, bez pilota, technika, nawigatora, mechanika itp. Ci ludzie, to nasz największy skarb. Charakter i wymogi lotniczej służby stawiają przed nimi określone warunki. Jednoznaczne kształtowanie określonych celów i motywacji ideowo-moralnych, gwarantujących niezawodność działania w konkretnej sytuacji polityczno-militarnej.

Ponieważ nasze lotnictwo dysponuje nowoczesnym i kosztownym sprzętem, to duże znaczenie ma ideowe i służbowe zaangażowanie ludzi oraz konieczność kształtowania poczucia odpowiedzialności i zdyscyplinowania. Wiąże się z tym wspólny wysiłek wielu osób i zespołów dla wykonania zadania, zapewnienia dobrego, bezpiecznego latania. Pilot działa w powietrzu samotnie, ale nigdy nie jest sam.

Mogę z satysfakcją stwierdzić, że mamy bardzo dobre kadry — zarówno pod względem zawodowego przygotowania, jak też walorów ideowych i aktywności społecznej. Wiem, że nie zdołam wymienić wszystkich najlepszych, więc ograniczę się do kilku. Do tego grona zaliczają się: płk pil. Jan Orzechowski, ppłk pil. Władysław Kunicki, mjr dypl. pil. Stanisław Gacek, mjr pil. Jerzy Grzegorek, st. chor. pil. Mirosław Mocek.

Nasi lotnicy są aktywistami PZPR i ZSMP, działaczami organizacji społecznych. Można ich spotkać wszędzie tam, gdzie są najtrudniejsze zadania. Pełnili główne role w ratowaniu powodzian i ludności dotkniętej skutkami „zimy stulecia". Teraz są w Polskiej Lotniczej Eskadrze Pomocy Etiopii, działając sprawnie w niezwykle trudnych warunkach. Wkrótce zastąpią lotników Instalu. Gdzie będą jeszcze? Wszędzie tam, gdzie będzie potrzebna pomoc socjalistycznej Ojczyźnie.

KTO CHCE LATAĆ?

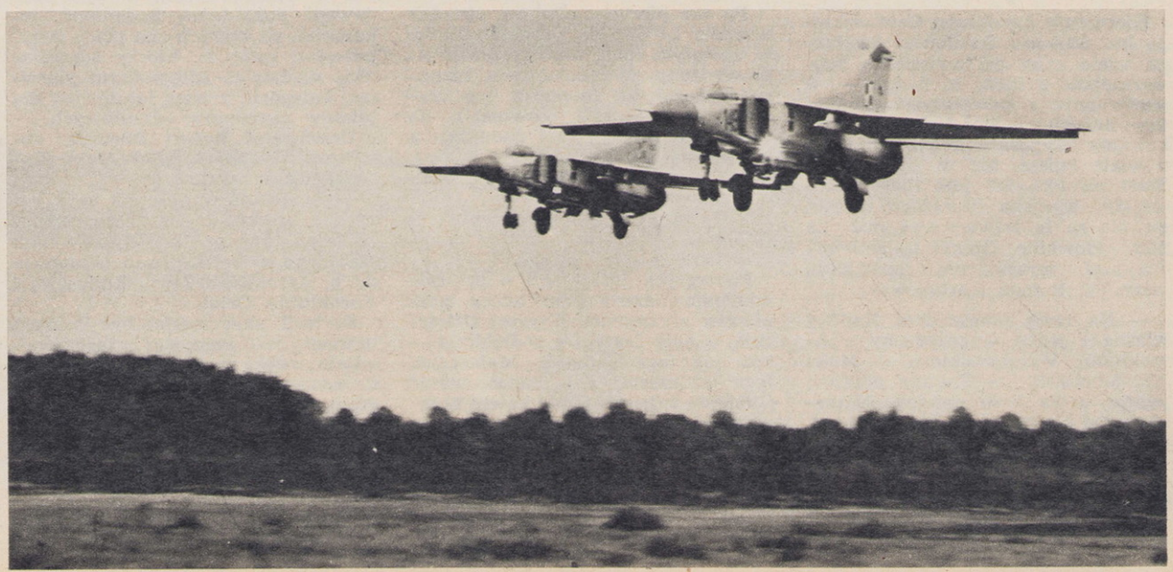
Lotnictwo jest zawodem trudnym — to fakt. Ale przecież młodzi ludzie — sądzę, że także czytelnicy „Skrzydlatej Polski" — marzą niejednokrotnie o zawodzie, który pozwoli im poznać smak przygody. W lotnictwie jest wiele elementów naprawdę pięknych, które pozwalają człowiekowi traktować ten zawód jako swoją pasję. Chociażby tak, jak ja to traktuję przez 37 lat latania na różnych typach samolotów.

Jak zostać lotnikiem? Najważniejszą sprawą jest rzeczywista chęć latania. Człowiek, który pragnie być pilotem, nawet przy drobnych odchyleniach od normy zdrowotnej ma pełną możliwość pokonania tych barier. Dlatego nikt nie powinien wcześnie rezygnować. Latanie to przecież osobiste sprawdzenie się i jakaś walka o swoje miejsce w życiu. Tym, którzy chcą latać, szczególnie w lotnictwie wojskowym — radzę spróbować.

Obecnie do lotnictwa prowadzą trzy drogi. Pierwsza — bezpośrednio z wyższych szkół lotniczych. Druga prowadzi przez aerokluby, a trzecią jest ukończenie któregoś z dwóch liceów lotniczych (w Dęblinie i Zielonej Górze). Badania lekarskie nic nie kosztują, a może okaże się, że można latać? Do zobaczenia na lotniskach!

Z okazji naszego wspólnego święta pragnę serdecznie pozdrowić wszystkich ludzi związanych z lotnictwem: seniorów, weteranów oraz współczesnych lotników — tych w mundurach i ubraniach cywilnych. Pomyślności życzę także tym, którzy chcą być w naszych szeregach. Zapraszam ich do lotnictwa.

Para samolotów MiG-23 podchodzi do lądowania. Zdjęcie: Zbigniew Chmurzyński



KOLIBRY-NA START

Kpt. pil. mgr Tadeusz Malarczyk i instr. pil. Zdzisław Kuśmierek z Aeroklubu Ostrowskiego w czasie rozmowy z absolwentami Liceum Lotniczego, którzy już we wrześniu przywdzieją mundury podchorążych WOSL (z lewej).

Lotnisko Aeroklubu Ostrowskiego jest malowniczo położone, rozległe i równe. Uroku jego otoczeniu dodaje pałac w pobliskim Lewkowie, który zazwyczaj jest punktem zwrotnym podczas rozgrywania konkurencji szybowcowych w Lesznie. Ale co tam pałac... Budynek aeroklubu też wygląda schludnie, chociaż nie tak okazale, czysto zamiecione pobocze i ścieżki, jak również krzewy dekoracyjne i kwietniki wskazują na rękę dobrego gospodarza.

Trawa lotniska przystrzyżona jest niemal na przysłowiową zapałkę, ale to nie dlatego, aby mogła konkurować z angielskimi trawnikami. Tak musi być ze względu na małe koła podwozia samolotów PZL-110 Koliber, na których przez cały lipiec i kawałek sierpnia szkolili się w Ostrowie Wielkopolskim uczniowie-piloci Lotniczego Przysposobienia Wojskowego numer dwa.

Kolibry, to niezbyt oczekiwane w lotnictwie sportowym „dziecko" polskiego przemysłu lotniczego. Mimo bogatego oprzyrządowania i wyposażenia, nie spełniają one warunków stawianych samolotowi aeroklubowemu, który powinien być niemal uniwersalny, a już na pewno nadawać się do holowania szybowców, wywożenia skoczków spadochronowych oraz nauki podstawowej i wyższej akrobacji samolotowej. Tymczasem Koliber to typowy samolot turystyczny, o walorach sprawdzonych długoletnią eksploatacją tego typu we Francji, gdzie zakupiono licencję na jego budowę w Polsce.

Z pewnością byłby to bardzo dobry samolot, gdyby nasz przemysł trzymał się ściśle wymogów technologicznych, opracowanych przz francuskie biura konstrukcyjne. Poza tym Kolibry są za drogie, jak na ubogą kieszeń Aeroklubu PRL, który w najbliższych latach nadal nie widzi dla siebie odpowiedniego samolotu wyprodukowanego w Polsce — taniego podczas zakupu i taniego w toku eksploatacji.

Kierownik Aeroklubu Ostrowskiego inż. Sadomir Smoloński dostrzega wiele zalet tej awionetki. Najważniejsza z nich, to niskie — w porównaniu z pozostałymi samolotami aeroklubowymi — koszty użytkowania. Wyposażenie ich kabin jest o wiele lepsze, niż w Zlinach-42. Start na PZL-110 jest nieco trudniejszy, wymaga dłuższego rozbiegu, ale za to łatwiej wykonać na nich lądowanie. Opinię tę potwierdza szef wyszkolenia aeroklubu, instr. pil. Roman Karbolewski.

— Na razie mamy dwa Kolibry własne i jeden wypożyczony z Aeroklubu Warszawskiego — mówi inż. Smoliński. — Chętnie przyjmę jeszcze kilka tych maszyn. Narzekania na nie biorą się również stąd, iż wymagają one bardzo wysokiej kultury obsługi na ziemi i w powietrzu, a z tym jest różnie.

Po raz pierwszy Ostrów posadził uczniów LPW-2 do kabin Kolibrów w ubiegłym roku. Sprawdzian przeprowadzony po zakończeniu turnusu wykazał, że zmuszają one uczniów (instruktorów również!) do ciągłej nauki, a więc i podnoszenia na wyższy poziom ogólnych i specjalistycznych umiejętności lotniczych.

Zresztą uczniowie to mogą potwierdzić.

Idziemy zatem na start.

Pierwszych informacji o procesie szkolenia udziela nam oficer łącznikowy z ramienia Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie — kpt. pil. mgr Tadeusz Malarczyk. Jego zadaniem jest nadzorowanie szkolenia lotniczego pod kątem przydatności dla WOSL oraz pomoc w zagadnieniach ogólnowojskowych.

Dwudziestu jeden słuchaczy, zgrupowanych na tutejszym obozie LPW-2, to tegoroczni absolwenci Liceów Lotniczych w Dęblinie i Zielonej Górze. Tych ostatnich jest więcej, bo trzynastu, więc oni kształtują nastroje w grupach szkoleniowych. Nie pierwsze wakacje spędzają na lotnisku. Po zaliczeniu drugiej klasy liceum przeszli praktyczne przeszkolenie spadochronowe, po zdaniu do czwartej klasy — uczyli się latać na szybowcach. Nie trzeba dodawać, że od początku nauki w liceach lotniczych byli poddawani dokładnym badaniom lekarskim, po których „na placu boju" pozostali tylko ci, którzy odpowiadają wymogom zdrowotnym pierwszej kategorii, a więc takiej, jak dla pilotów samolotów odrzutowych.

Na zdjęciach: Krótka przerwa w lotach LPW II w Ostrowie Wlkp. Napełnianie zbiorników Kolibra paliwem (z lewej). PZL-110 Koliber na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego (poniżej). Absolwenci Liceum Lotniczego, uczniowie-piloci LPW II w Ostowie Wlkp. wśród Kolibrów (z prawej).

Uczeń-pilot Robert Bartosik, absolwent Liceum Lotniczego w Zielonej Górze dodaje:

— Jeśli ktoś w procesie nauki uzyskuje średnią ocenę dobrą — może latać również w czasie roku szkolnego w aeroklubach macierzystych, Aeroklubie Ziemi Lubuskiej i Aeroklubie Orląt.

Bartosik sam musiał być dobrym uczniem, jeśli korzystał z tego przywileju, dzięki czemu w ubiegłym roku wcześniej niż inni ukończył program szkolenia szybowcowego, a teraz jest w ścisłej czołówce w lotach samolotowych. Loty odbywa pod kierunkiem instruktora — mgr. inż. pil. Tomasza Szczota z Aeroklubu Poznańskiego.

Szef szkolenia ostrowskiego LPW-2, inst. pil. Henryk Juszczak jest zadowolony z przebiegu nauki, inni instruktorzy również. I chociaż nie starają się dzielić uczniów na tych z Dęblina i tych z Zielonej Góry — życie samo wnosi tutaj korektę. Według opinii kierownictwa obozu, zielonogórzanie są bardziej zdyscyplinowani, taktowni, mniej narzekają, nie ulegają pesymistycznym nastrojom niektórych jednostek.

Gdy w trzeciej dekadzie lipca gościliśmy na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego, wszyscy uczniowie-piloci już latali samodzielnie. Trzydziestogodzinny program szkolenia w powietrzu okazał się w pełni wystarczający dla absolwentów liceów lotniczych. Już wtedy latali z instruktorami po trasach i do strefy na prosty pilotaż, w czasie którego ujawniła się — dla jednych wada, dla drugich zaleta — Kolibra: z trudem wchodzi w korkociąg, co chyba jest jednak plusem w szkoleniu podstawowym.

— A który spośród was lata najlepiej? — zapytaliśmy grupę uczniów w autobusie startowego stanowiska dowodzenia, gdzie skryliśmy się przed przelotnym deszczem.

— No, Grzesiek Pożarski, Krzysiek Gdesz i Czarek Olender.

Po przerwie obiadowej — znów loty, bowiem trzeba maksymalnie wykorzystać dobrą pogodę.

A po lotach?

Po lotach, to nawet nie bardzo chce się zrobić wypad do Ostrowa.

— Czasem się wpadnie do klubu „Ruchu" w Lewkowie, żeby popatrzeć jak wyglądają dziewczyny oglądane z ziemi...

— Mieszkamy w szkole podstawowej, zawsze to lepiej niż w namiotach...

—Mamy tu, na lotnisku, jeden namiot, w którym w ciągu dnia można odpocząć...

Po zakończeniu turnusu wszyscy rozjeżdżają się do domów.

— W domu trzeba intensywnie pochodzić w cywilnych ciuchach — żartują — bo już 16 września — witaj szkoło! Wyższa Oficerska Szkoło Lotnicza w Dęblinie!

BOLESŁAW GACZKOWSKI
Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

PIERWSZE W POLSCE LUDOWEJ

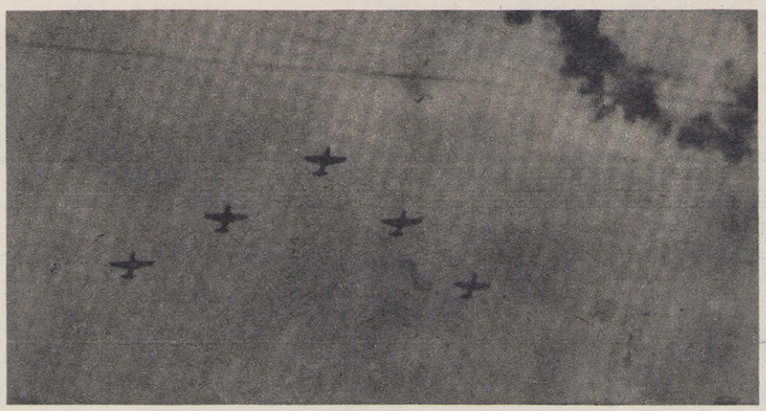
W 40-leciu Polski Ludowej społeczeństwo Warszawy i innych miast naszego kraju wielokrotnie podziwiało defilady lotnicze i parady powietrzne, które przeprowadzano najczęściej z okazji Święta Odrodzenia Polski i Święta Lotnictwa. Spośród wszystkich parad powietrznych na szczególne wyróżnienie zasługuje ta pierwsza, przeprowadzona w wolnej już Ojczyźnie, w cztery miesiące po zwycięstwie nad faszystowskimi Niemcami.

Naczelny Dowódca WP wydał 22 sierpnia 1945 rozkaz nr 189[1]), w którym dzień 1 września ustalono Świętem Lotnictwa Polskiego[2]) oraz nakazano przeprowadzić 2 września 1945 w Warszawie defiladę lotniczą i pokaz osiągnięć pilotażowych nad nowym lotniskiem mokotowskim. Do udziału w paradzie wyznaczono reprezentacje wszystkich podstawowych jednostek lotniczych oraz ze szkoły lotniczej w Dęblinie. Przygotowania do pokazów rozpoczęto 23 sierpnia, zgrywając zespoły poszczególnych pułków w lotach w nakazanym szyku oraz przeprowadzając ćwiczenia w zakresie walki powietrznej (myśliwce Jak-9), atakowania celów naziemnych (szturmowce Ił-2), wykonania pozorowanych nalotów na pozycje „przeciwnika" (bombowce Pe-2). Ponadto ćwiczono indywidualny i grupowy pilotaż w wykonaniu instruktorów szkoły i pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Ważnym punktem programu miały być pokazy skoków spadochronowych, w tym także z opóźnionym otwarciem spadochronów.

Pierwsze w Polsce Ludowej pokazy lotnicze i parada powietrzna odbyły się w niedzielę, 2 września 1945 roku. Na nowym lotnisku mokotowskim (w pobliżu fortów), odświętnie udekorowanym, zebrały się tysiące widzów z Warszawy i okolic. Przed godziną 11:00 na trybunie honorowej zasiedli zaproszeni goście: prezydent Krajowej Rady Narodowej — Bolesław Bierut, premier Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej — Edward Osóbka-Morawski, ministrowie, przedstawiciele korpusu dyplomatycznego oraz gospodarz parady, dowódca Lotnictwa WP — gen. broni Fiodor Połynin.

Po krótkim przemówieniu prezydenta Bolesława Bieruta, w czasie od 11:00 do 11:05, trzy samoloty Po-2 (pilotowane przez por. Tadeusza Pytla, ppor. Antoniego Wróbla i ppor. Adama Gawrońskiego) zrzuciły z wysokości 800 m trzech spadochroniarzy. Gdy minęły 3 s i czasze spadochronów nie otworzyły się, w tłumie rosło napięcie. Ludzie czekali w ciszy, kiedy skoczkowie otworzą czasze. Po 8 s na warszawskim niebie zakwitły spadochrony. Widzowie odetchnęli z ulgą, gdy ujrzeli swobodnie balansujących skoczków. Jeden ze spadochroniarzy, ppor. Tadeusz Litwiński, podszedł do trybuny honorowej i złożył meldunek: „Obywatelu Prezydencie. Podporucznik Litwiński melduje początek pokazów lotniczych!" Następnie wręczył prezydentowi bukiet kwiatów.

Potem od 11:07 do 11:12 pojawiły się w szyku defiladowym nad trybuną honorową różne typy samolotów szkolno-treningowych i bojowych. Paradę powietrzną otwierało 9 samolotów Po-2 z 17 Samodzielnego Pułku Lotnictwa Łącznikowego, które przeleciały na wysokości 200 m. Za nimi na wysokości 250 m pojawiło się 9 samolotów UT-9 ze szkoły dęblińskiej. Samoloty te pilotowali m.in. młodzi polscy chorążowie: Henryk Borowski, Celestyn Cudny, Jerzy Figarski, Adam Flis, Zygmunt Gotowicki, Aleksander Milard, Zdzisław Plezia, Wirginia i Irena Sosnowskie, Władysław Świąder, Wiktor Toczyński, Kazimierz Oleński, Grzegorz Winter. Następnie przeleciało dziewiątkami, na wysokościach od 100 do 500 m m, po 27 samolotów z 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego, 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego i 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Paradę zamykało 9 samolotów sławnego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" (pilotowali je m.in.: por. Edward Chromy, por. Stefan Łazar, ppor. Jerzy Czownicki, ppor. Czesław Bogusiewicz, ppor. Mieczysław Podgórski, ppor. Leon Krępa, ppor. Juliusz Szwarc). Dziewiątkę tę prowadził mjr Mikołaj Bujewicz.



Szyk samolotów Jak-9 w przelocie nad lotniskiem (z lewej).

O 11:13 samolot Po-2 z 17 Samodzielnego Pułku Lotnictwa Łącznikowego, pilotowany przez kpt. Krugłowa, wykonał wiązankę akrobacji. O 11:20 — 11:25 pokaz wyższego pilotażu klucza samolotów Po-2. 11:25 — 11:30 akrobacja ppor. Panina na samolocie UT-2 (z 15 Samodzielnego Pułku Zapasowego), a po nim 5-minutowy pokaz wyższego pilotażu trójki UT-2.

Po samolotach szkolno-treningowych ukazały swą moc bombowce Pe-2 z 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego. 9 samolotów Pe-2 lecąc kluczami zostało z wysokości 3000 m wprowadzonych w nurkowanie na pozorowany cel, po czym nastąpiło wyprowadzenie ich trójkami na wysokość 1700 m. Około 12:00 9 samolotów Ił-2 z 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego atakowało pozorowane cele na małych wysokościach. 12:10—12:20 cztery samoloty Jak-9 z 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, pod dowództwem mjr. Wasyla Gaszyna, demonstrowały sposoby osłony szturmowców oraz wyższy pilotaż zespołowy. Z kolei nastąpił pokaz walki powietrznej przez 4 samoloty Jak-9 z 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, a następnie pokaz wyższego pilotażu na samolocie Jak-9 zaprezentował ppor. Anochin.

Bardzo efektowny był skok spadochroniarza wykonany podczas akrobacji samolotu UT-2 z odwróconego położenia.

Około 12:45 z czterech samolotów transportowych Szcze-2 został dokonany grupowy skok 39 spadochroniarzy. Był to pokazowy desant powietrzny przyjęty burzą oklasków rozentuzjazmowanych widzów, którzy runęli lawiną ku lądującym skoczkom.

Trójka samolotów Ił-2 z 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej wykonała na małej wysokości zasłonę dymną. Pokazy zakończył o 13:00 przelot 18 samolotów UT-2, które utworzyły dwie litery: LP — Lotnictwo Polskie.

Pierwsza w wyzwolonej Polsce parada powietrzna była pokazem osiągnięć szkoleniowych i przygotowania bojowego personelu latającego naszego lotnictwa. Stanowiła też pewne podsumowanie dotychczasowego rozwoju polskich skrzydeł i stopnia wyszkolenia personelu lotniczego. Podniosła ona autorytet polskich lotników wśród społeczeństwa, wzbudziła zainteresowanie historią lotnictwa, jednostkami bojowymi i samolotami.

Po paradzie w Warszawie odbyły się uroczystości w jednostkach lotniczych. W 2 i 3 dywizji związane one były z nadaniem im zaszczytnego miana „Brandenburskich" i odznaczeniem Orderami Krzyża Grunwaldu III klasy. Natomiast sławne pułki 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej zostały odznaczone Orderem Krzyża Virtuti Militari V klasy.

Pokazy i paradę powietrzną w Warszawie wysoko oceniły najwyższe władze wojskowe. Naczelne Dowództwo WP wydało w związku z tym 6 września 1945 następujący rozkaz (nr 202) skierowany do lotników[3]) z Wojsk Lotniczych:

„W myśl mojego rozkazu nr 189 z dnia 2 IX 1945 r. przeprowadzona została nad lotniskiem Mokotów defilada i pokazy lotnicze eskadr lotnictwa wojskowego. Udział brało 200 samolotów szkolnych i bojowych.

Na pokazach i defiladzie obecny był Rząd Rzeczypospolitej, Dowództwo, korpus dyplomatyczny i tysiące ludności cywilnej.

Defilada i pokazy lotnicze były wykonane wzorowo.

Sprawność defilujących wywołała zachwyt wszystkich obecnych i świadczyła o całkowitym opanowaniu sprzętu przez lotników polskich.

Przybycie na pokazy prezydenta KRN Bolesława Bieruta i generałów: Władysława Korczyca (drugi z lewej), Karola Świerczewskiego (pierwszy z lewej) i Fiodora Połynina (z prawej)

Nie mniejszy zachwyt wywołały pokazy lotów bojowych i zastosowania bojowego lotnictwa, bombardowania, walki w powietrzu samolotów myśliwskich, zrzucanie desantu powietrznego. Wszystko to wykonane było na wysokim poziomie sztuki lotniczej i dało pojęcie, jak groźną bronią jest lotnictwo zdolne do zadawania niszczących ciosów wrogowi.

Pokaz akrobacji i wyższego pilotażu świadczy również o mistrzowskim opanowaniu sztuki lotniczej przez naszych pilotów.

Podkreślam szczególnie dobrą organizację i kierownictwo defilady, które doskonale wyzyskało wszystkie możliwości zarówno eskadr, jak i pojedynczych samolotów.

Naród polski może być dumny ze swego lotnictwa.

Podkreślając duże osiągnięcia w organizacji i kierownictwie defilady:

1. Wyrażam uznanie wszystkim oficerom i żołnierzom biorącym udział w defiladzie i pokazach.

2. Za celujące wyszkolenie składu osobowego i wzorową organizację defilady oraz pokazów lotniczych wyrażam Dowódcy Wojsk Lotniczych, Generałowi Broni Połyninowi i Szefowi Sztabu Wojsk Lotniczych, Generałowi Brygady Tielnowowi — podziękowanie."

Rozkaz podpisali: wz naczelnego dowódcy WP, gen. broni Korczyc i zastępca naczelnego dowódcy WP ds. pol.-wych., gen. dyw. Spychalski.

Pierwsze pokazy lotnicze w Warszawie po wojnie dobitnie wykazały, że Polska Ludowa może w pełni liczyć na swoich lotników, którzy są w stanie zapewnić jej bezpieczne niebo.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Publiczność pierwszych w Polsce Ludowej pokazów lotniczych. Zdjęcia: archiwum (3)

[1]) Centralne Archiwum Wojskowe, sygnatura akt: III-263, t. 24, s. 2.

[2]) Począwszy od 1950 dzień 23 sierpnia obchodzony jest jako Święto Lotnictwa Polskiego.

[3]) Centralne Archiwum Wojskowe, sygnatura akt: III-263, t. 24, s. 100.

Poligonowe lato lotników

ŚMIGŁOWCE ATAKUJĄ

Nasz wysłannik odwiedził ostatnio jeden z poligonów Wojsk Lotniczych, na którym odbywały się ćwiczenia śmigłowców bojowych w strzelaniu powietrze — ziemia. Śmigłowce te wchodzą w skład lotnictwa wojsk lądowych. (Red.)

Z wysokiej wieży obserwacyjnej, na której znajdują się oficerowie kierujący ćwiczeniami widać jak na dłoni teren poligonu przystosowany do prowadzenia ćwiczeń w strzelaniu powietrze — ziemia. Dzisiejsze strzelanie, takie jak na współczesnym polu walki, różni się tylko tym, że ziemia milczy. Po prostu nie będzie na poligonie obrony przed atakiem śmigłowców. Poza tym poligon przypomina teren walki jakby zatrzymany w kadrze aparatu fotograficznego; widać sprzęt bojowy, w tym czołgi, wozy bojowe, transportery, platformy.

— Czołgi stojące po lewej będą celem ataku śmigłowców — informuje stojący obok mnie oficer lotnictwa.

Patrzę uważnie na ten wycinek poligonu; dostrzegam jeden, drugi, a następnie trzeci czołg. Dopiero chwilę później, gdy spoglądam przez lornetę moje pole obserwacji jest pełniejsze; widzę jeszcze inne cele w barwach ochronnych, a więc mniej rozpoznawalne bez lornetki. Wspomniane cele znajdują się od wieży obserwacyjnej w odległości od trzech do czterech kilometrów i nie tak łatwo je odszukać gołym okiem.

Z pobliskiego lądowiska startują parami śmigłowce bojowe. Wyglądają groźnie, z podwieszonymi rakietami i ciężką bronią maszynową. Na tle kamuflażu ostro odcinają się szachownice biało-czerwone. Przed wejściem na wieżę obserwacyjną rozmawiałem z załogami tych śmigłowców oraz oglądałem ich sprzęt, na którym przylecieli tutaj z odległego lotniska, aby w warunkach poligonowych poddać się ocenie poziomu wyszkolenia.

W rozmowie z załogami śmigłowców dowiaduję się, że ich sprzęt jest często elementem bezpośrednio rozstrzygającym o powodzeniu starcia zbrojnego, jego istotnym elementem — wyposażonym w różnego rodzaju skuteczną i silną broń — w działaniu osłonowym. Przekonują o tym nie tylko wspólne ćwiczenia pododdziałów śmigłowcowych Wojsk Lotniczych z wojskami lądowymi, ale także ostatnie doświadczenia uzyskane na realnym polu walki. I tak na jednym z ćwiczeń, na przykład, wzięły udział śmigłowce uzbrojone w ciężką broń maszynową, działka, niekierowane i kierowane pociski rakietowe. Zademonstrowano na nich m.in. desant przewożony na dużych śmigłowcach, minowanie z powietrza, stawianie osłony dymnej, a także niszczenie celów z broni pokładowej, strzelanie do celów naziemnych z rakiet i przeciwpancernych pocisków kierowanych. Zwłaszcza ten ostatni element ćwiczeń dowiódł wielkich możliwości bojowych odpowiednio uzbrojonych i właściwie użytych śmigłowców.

Moje największe zainteresowanie wzbudził śmigłowiec szturmowy Mi-24, znany czytelnikom z licznych opisów i zdjęć zamieszczonych w naszym tygodniku. Ale żaden opis i zdjęcie nie zastąpi bezpośredniego obejrzenia tego śmigłowca, jego kabiny, uzbrojenia itp. Ten wielozadaniowy śmigłowiec przeznaczony głównie do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych i zwiększenia ich ruchliwości na polu walki prezentuje się w powietrzu o wiele groźniej niż na ziemi: to istny czołg powietrzny.

Załoga śmigłowca Mi-24, z którą rozmawiałem, leci jako pierwsza. Słyszę sygnał rozpoczęcia ćwiczeń. Przy radiostacji w grupie oficerów siedzi ppłk pil. Stanisław Wilkiel. To on kieruje ćwiczeniami, w których biorą udział załogi jego pododdziału, on wydaje komendy do odpalenia rakiet.

Z prawiej strony nadlatuje pierwsza para. Równolegle do ich lotu, ale w znacznej odległości od zbliżających się śmigłowców, obserwuję to, co za chwilę nastąpi.

Wtem słyszę komendę podpułkownika:

— Ognia!

Spod dwóch śmigłowców, po ledwie dostrzegalnym błysku, oddzielają się przeciwpancerne pociski rakietowe, które mkną w kierunku — wspomnianych już uprzednio — czołgów. Po kilku sekundach widać dwa błyski i dopiero po krótkiej przerwie słychać dwa wybuchy, jeden po drugim.

Przez lornetę obserwuję wynik strzelania: wieża obrotowa wraz z zamontowaną w niej armatą odskoczyła niczym kartka papieru zdmuchnięta przez wiatr. Drugi czołg też został zniszczony. Wozy bojowe już niesprawne i przeznaczone jako cele do tego rodzaju ćwiczeń rozlatują się, jak gdyby wykonano je ze sklejki i drewna.

Pierwsza para śmigłowców wykonuje zakręt w lewo i obniża lot. Na kurs zbliża się następna para. Znowu komenda, błyski i odgłos wybuchów. Trwa kanonada: ziemia drży, ogień, dym; rozlatują się czołgi. Skuteczność strzelania jest bardzo dobra; świadczy ona o wysokim poziomie wyszkolenia bojowego załóg odbywających ćwiczenia poligonowe.

— Śmigłowce to bardzo groźny środek walki... słyszę wypowiedź przedstawiciela lotnictwa wojsk lądowych.

Dochodzą mnie słowa uznania dla dużych umiejętności załóg śmigłowców: pilotów, celowniczych i operatorów wyrzutni rakietowych.

— Patrol śmigłowców przeciwpancernych — kontynuuje wypowiedź wspomniany oficer lotnictwa wojsk lądowych — może zniszczyć pluton lub wyeliminować z walki nawet całą kompanię czołgów przeciwnika. Klucz śmigłowców jest zdolny zniszczyć kompanię lub wyeliminować batalion czołgów. A już cztery klucze śmigłowców przeciwpancernych — obliczają specjaliści — może z powodzeniem prowadzić walkę z pułkiem czołgów przeciwnika.

Wniosek stąd prosty i bardzo oczywisty: nie można nie doceniać śmigłowca bojowego jako powszechnego środka uzupełniającego i skutecznie wspierającego w bitwie wojsk lądowych. Tym bardziej że czołgi nadal stanowią najsilniejszą klasyczną broń. Zniszczenie już kilku z nich na kierunku działania, może w decydującym stopniu zmienić sytuację w krytycznym momencie walki. Są to niezaprzeczalne walory śmigłowców bojowych.

Zestrzelić je natomiast — wbrew rozpowszechnionej opinii — wcale nie jest łatwo.

— Ryzyko zestrzelenia w walce z czołgami — mówią piloci i specjaliści lotnictwa wojsk lądowych — istnieje, ale niewielkie. Czołgi są duże, stanowią dobrze widoczne i łatwe do wykrycia obiekty. Ich znaczne rozmiary, jak i stosunkowa mała prędkość poruszania się w terenie, umożliwiają ich zwalczanie z dużej odległości, większej niż skuteczny zasięg lekkiej broni przeciwlotniczej przeciwnika. Poza tym podczas lotu bojowego śmigłowca wykorzystuje się w pełni maskujące właściwości terenu, tak, aby zapewnić sobie swobodę manewru i zabezpieczyć się przed bronią nieprzyjaciela.

Przysłuchuję się rozmowom i wypowiedziom oficerów reprezentujących lotnictwo wojsk lądowych.

— Ale trzeba umieć odpowiednio latać. Nasi piloci posiedli tę umiejętność, zgrali ją z wymogami załóg prowadzących ogień do rozpoznanych celów...

Zastosowanie śmigłowca bojowego nie kończy się na jego użyciu do zwalczania środków opancerzonych. Śmigłowce odpowiednio uzbrojone mogą z powodzeniem dezorganizować system dowodzenia nieprzyjaciela, zwalczać punkty zaopatrywania, paraliżować manewry na polu walki, atakować ze skrytego podejścia stanowiska dowodzenia, wspierać pododdziały specjalnego przeznaczenia. Śmigłowce mogą prowadzić nie tylko ogień do celów punktowych, ale ostrzeliwać z dużym skutkiem teren z wieloma różnorodnymi celami, w tym także siłę żywą nieprzyjaciela.

Do zadań śmigłowca bojowego wchodzi także zwalczanie celów powietrznych. Rzecz w tym, by do każdego rodzaju zadania dobrać odpowiednią broń zapewniającą skuteczność przy minimalnym zużyciu amunicji oraz większy zasięg od zasięgu broni przeciwnika. Ten ostatni element stwarza szansę niezniszczalności śmigłowca.

Ćwiczenia dobiegają końca; oficerowie lotnictwa wojsk lądowych są zadowoleni. Bardzo dobra skuteczność strzelania to wynik szkolenia i zgrania załóg. Najbardziej zadowolony jest dowódca pododdziału śmigłowców bojowych.

Po lądowaniu następuje odprawa załóg i ocena wyniku ćwiczeń. Załogi — młodzi ludzie od dwudziestu do trzydziestu lat — już wiedzą, że ćwiczenia zakończyły się dla nich dobrymi wynikami. Sami widzieli zniszczone cele na poligonie. Pora więc na uśmiech i odprężenie. Tymczasem ich broń — śmigłowce Mi-24 — stoją w pobliżu, nieruchomo, oczekując na kolejny start.

TADEUSZ MALINOWSKI

Na zdjęciu u góry: śmigłowce Mi-24 lotnictwa wojsk lądowych.
Zdjęcie: WAF — Ireneusz Sobieszczuk

SAMOLOTY TRANSPORTOWE ANTONOWA

APN specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

Na lotnisku Le Bourget pod Paryżem konstruktorzy radzieccy zaprezentowali największy obecnie samolot na świecie. Jest to An-124 skonstruowany w Kijowie. Dwadzieścia lat temu, na XXVI Salonie Lotnictwa i Kosmonautyki to samo biuro konstrukcyjne zademonstrowało samolot An-22 Anteusz o największym udźwigu w owych latach. Teraz znowu kolejny rekord.

— Pracujemy nie po to, aby bić rekordy — mówi generalny konstruktor Piotr Bałabujew. — I nie po to, aby budzić sensację. Konstruujemy samoloty, które są bardzo potrzebne gospodarce narodowej, przede wszystkim do zagospodarowywania nowych rejonów. W ZSRR olbrzymią rolę w ich zagospodarowaniu odgrywają samoloty transportowe z literami An na kadłubie.

Biuro konstrukcyjne kierowane przez Olega Antonowa zostało utworzone w Kijowie 40 lat temu. Antonow inspirował swoich współpracowników do konstruowania samolotów wytrzymałych, niezawodnych i ekonomicznych. Nawet w tych czasach, kiedy paliwo było bardzo tanie, pamiętano o tym, że złoża ropy naftowej nie są wieczne...

Ekonomiczność, tani koszt — to główne zalety, dzięki którym trzy czwarte linii w ZSRR obsługują sa-

1

2

moloty, skonstruowane w Kijowie. Należy do nich także An-2 (produkowany w Polsce). Jest to dwupłatowiec, zabierający na pokład 1,5 t ładunku lub 10-12 pasażerów. Był pierwszym samolotem, który opuścił deski kreślarskie biura Antonowa. Powstał w 1947 i z powodzeniem jest eksploatowany do dnia dzisiejszego.

Wkrótce po An-2 kijowscy konstruktorzy opracowali An-8, ciężki samolot transportowy z 2 silnikami turbośmigłowymi. Miał udźwig 11 t i na rozbieg potrzebował zaledwie 700 m. Po raz pierwszy wystartował w 1955 i znacznie wyprzedzał epokę: tej klasy samolot francusko-zachodnioniemiecki Transall został badany dopiero 10 lat później.

An-2 i An-8 były charakterystycznymi przykładami dążenia Olega Antonowa do konstruowania samolotów, przystosowanych do lotów w trudnych warunkach i mogących bazować na lotniskach o nawierzchni gruntowej. Natomiast wybór dla An-8 niezawodnego i ekonomicznego silnika turbośmigłowego podyktowany był przede wszystkim tym, że zużywa on 1,5 raza mniej paliwa niż samolot odrzutowy.

Pod koniec lat pięćdziesiątych rozpoczęto produkcję 4-silnikowego samolotu An-12, mogącego przewozić do 20 t wielkogabarytowych ładunków i startujących z pasa o długości 500-600 m. Podobnie jak wszystkie samoloty Antonowa, An-12 przystosowany jest do pracy w najtrudniejszych warunkach. Znakomicie zdał egzamin także w warunkach wysokogórskich, w gorącym klimacie pustyni, w lodowych przestworzach Dalekiej Północy.

Kiedy na Syberii Zachodniej, pokrytej tajgą i bagnami, geolodzy odkryli złoża ropy naftowej i gazu, przed lotnictwem transportowym postawiono wielkie zadania, by w jak najkrótszym czasie zacząć eksploatować te bogactwa. Jednakże gabaryty sprzętu, który trzeba było dostarczać, często przewyższały rozmiary istniejących wówczas ładowni transportowych samolotów. Potrzebne były nowe samoloty, znacznie większe i o większym udźwigu. Kijowscy konstruktorzy opracowali model An-22, samolotu mogącego podnosić 80 t ładunku (a w rekordowych lotach brał on na pokład ładunek 100-tonowy). W swoich liczących 33 m ładowniach, znacznie większych niż wagon towarowy, samoloty te przewoziły koparki i maszyny budowlane, sprzęt wiertniczy, kratownice mostów oraz duże ciężarówki, autobusy i ciągniki.

Potem pojawiła się nowa powietrzna ciężarówka An-72, przewidziana do przewożenia ładunków ok. 10 t. Był to pierwszy samolot Antonowa, na którym zostały zabudowane silniki odrzutowe. Oleg Antonow w swoim czasie mówił: „Kto patrząc na silniki odrzutowe tego samolotu powie, że dawniej byliśmy konserwatystami — pomyli się. Budowaliśmy samoloty turbośmigłowe nie wskutek konserwatyzmu, ale wyłącznie ze względu na ekonomiczność. Samoloty turbośmigłowe to półtora raza mniejsze zużycie paliwa w porównaniu z odrzutowymi. Jest to połączenie dużego udźwigu z małymi wymaganiami odnośnie pasów startowych. Jednak obecnie potrzebna była większa prędkość i skonstruowaliśmy samolot z silnikiem odrzutowym. Przy tym silniki, skonstruowane na nasze zamówienie, wyróżniają się szczególną ekonomicznością".

W samolocie An-72 niezwykle wysokie usytuowanie silników nad górną krawędzią skrzydła pozwoliło uzyskać duże korzyści aerodynamiczne, ponieważ opływ gazów wydechowych nad powierzchnią skrzydła wytwarza dodatkową siłę nośną. Jak wszystkie samoloty Antonowa, An-72 ma na pokładzie urządzenia do mechanizacji prac załadunkowo-rozładunkowych.

Obecnie biuro konstrukcyjne w Kijowie nosi imię swojego założyciela — Olega Antonowa. Na czele załogi stoi Piotr Bałabujew, który był konstruktorem wiodącym wielu opracowywanych tutaj samolotów.

3

Niedawno dziennikarze radzieccy mieli okazję ujrzeć nowe „dziecko" biura konstrukcyjnego — samolot An-124, który otrzymał nazwę Ruslan.

— Nowy samolot jest odpowiedzią na wymagania czasu — mówi P. Bałabujew. — Nieuchronnie rośnie ilość ładunków, które należy dostarczać drogą powietrzną do trudno dostępnych rejonów z ich olbrzymimi budowami. Coraz bardziej odczuwa się konieczność przewożenia szczególnie wielkich ładunków. Potrzebny był nowy samolot. Zaczął powstawać jeszcze za życia Olega Antonowa. Doprowadziliśmy do finału jego pomysł.

...Widziałem start największego samolotu na świecie. Wyposażony w 4 silniki turboodrzutowe o dużej mocy, samolot ważący 450 t, niemal bezszmerowo pomknął po pasie startowym i łatwo wzbił się w powietrze.

— Udźwig 150 t umożliwia nowemu samolotowi przewożenie bardzo dużych ładunków — podkreśla konstruktor generalny. — Ale nie tylko na tym polegają zalety nowego samolotu. Jest on bardziej ekonomiczny. Przy docelowym przewozie dużej ilości ładunków An-124 zużywa trzykrotnie mniej paliwa niż samoloty Il-76 lub An-22. Chciałbym jeszcze podkreślić, że koszt obsługi samolotu w przeliczeniu na 1 h lotu tego ogromnego pojazdu jest nawet mniejszy, niż takie same koszty w przypadku ważącego zaledwie 25 t samolotu An-24.

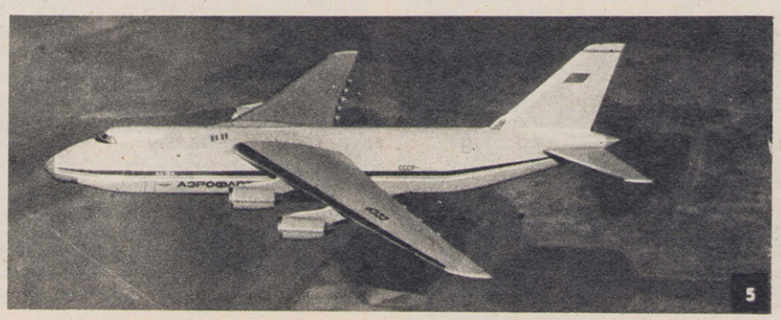
Przy swoich imponujących gabarytach An-124 ma dużą prędkość przelotową — do 850 km/h. Maksymalny zasięg wynosi 16 500 km. Konstruktor generalny podkreśla jako jedną z najważniejszych zalet samolotu możliwość wykonywania rejsów transportowych do najbardziej oddalonych rejonów kraju i powrotu do lotniska macierzystego w celu zatankowania.

4

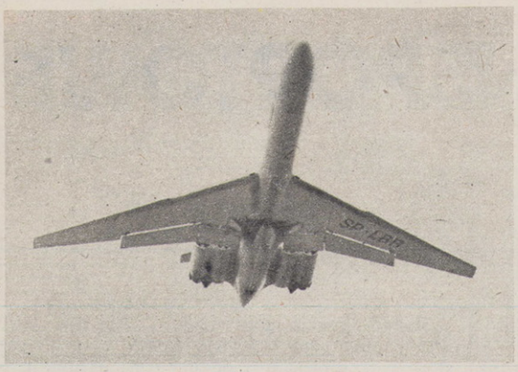
— Czy jest pan zadowolony z nowego samolotu? — spytałem konstruktora generalnego.

— Piloci-oblatywacze są zachwyceni jego zachowaniem w powietrzu, pozytywnie wyrażają się o jego posłuszeństwie — odpowiedział: — Myślę, że będą także zadowoleni ci, dla których skonstruowano ten samolot — pionierzy budownictwa, zagospodarowywujący nowe rejony.

WŁADIMIR KOLIŃKO


5

NA ZDJĘCIACH: 1. Konstruktor generalny Piotr Bałabujew — kierownik biura konstrukcyjnego im. Olega Antonowa. 2. Wyładunek z samolotu An-12 sprzętu dostarczonego do Irkucka. 3. Odrzutowy samolot transportowy An-72. 4. Ciężarówki dostarczone do Jakucji za pomocą samolotu An-12. 5. Największy aktualnie samolot transportowy An-124 Ruslan w locie. Zdjęcia: APN (4), „Sowietskij Sojuz" (1)



BŁĘKITNE SKRZYDŁA '85

Zgodnie z tradycją, na Święto Lotnictwa Polskiego publikujemy listę laureatów naszych honorowych wyróżnień p.n. BŁĘKITNE SKRZYDŁA. Jest to już dwudziesta pierwsza edycja naszych BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ, związana w tym roku z jubileuszem 55-lecia „Skrzydlatej Polski" i 40-leciem ukazywania się czasopisma w Polsce Ludowej.

Tegoroczna lista wyróżnień obejmuje 30 laureatów indywidualnych i 3 zespołowych. Łącznie z obecnymi, w okresie minionych 21 lat (1964—1985) BŁĘKITNE SKRZYDŁA przyznano 488 osobom i 177 zespołom — razem 665, w tym niektórzy, jak np. wybitni sportowcy, wyróżniani byli wielokrotnie.

Przypominamy, że w gronie laureatów BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ są przedstawiciele różnych dziedzin naszego lotnictwa, którym zawdzięcza ono wiele sukcesów i trwałych osiągnięć.

Jak już informowaliśmy, 28 czerwca br. obradowała w Warszawie Rada Programowa „Skrzydlatej Polski", która miała charakter Kapituły BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ. Obrady prowadził jej przewodniczący, gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**; w posiedzeniu udział wzięli: płk dypl. pil. **Janusz Charachajczuk**, red. **Ryszard Godlewski**, inż. **Wiesław Jeżewski**, płk dr hab. **Czesław Krzemiński**, mgr **Marek Młynarski**, mgr inż. **Kazimierz Łapiński**, red. **Stefan Poźniak**, mgr inż. **Mirosław Rodzewicz**, oraz przedstawiciele **„Skrzydlatej Polski"** — red. red. **Jerzy R. Konieczny, Tadeusz Malinowski, Henryk Kucharski.** Rozpatrzono 42 nadesłane do redakcji wnioski, z tego pozytywnie zaopiniowano do wyróżnień: 30 indywidualnych i 3 zespołowe.

Laureatom BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ '85 serdecznie gratulujemy wyróżnień. Zawiadomimy ich oddzielnie o spotkaniu okolicznościowym, które przewidujemy w końcu września br., celem wręczenia pamiątkowych dyplomów i znaczków.

NASI LAUREACI

Indywidualnie

WOJCIECH J. BĄK, mgr inż., harmistrz PL z Krakowa — za 25-letnią zaangażowaną działalność społeczną w popularyzacji lotnictwa wśród dzieci i młodzieży oraz zorganizowanie w 1984 akcji na rzecz zakupu pierwszego harcerskiego balonu na ogrzane powietrze w Krakowie.

ADAM BIAŁECKI, instr. pil. Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy — za długoletnią ofiarną pracę pilota sanitarnego w służbie zdrowia.

CZESŁAW BIESZCZAD, pil., kierownik oddziału metodyki latania w PLL LOT — za wieloletnią ofiarną pracę i działalność społeczną w lotnictwie sportowym i komunikacyjnym.

STANISŁAW BIŃCZYK, por. nawig. mgr, nawigator naprowadzania w lotnictwie Wojsk OPK — za wzorową służbę oraz trzykrotne zdobycie pierwszego miejsca wśród personelu nawigatorskiego w zawodach użyteczno-bojowych o tytuł mistrza walki powietrznej w lotnictwie myśliwskim OPK.

ZENON BOROWIEC, ppłk Wojsk Lotniczych — za ponad 25-letnią aktywną działalność spadochronową w siłach zbrojnych i w lotnictwie sportowym.

WŁADYSŁAW CHABROWSKI, I pil. Tu-134, kierownik oddziału samolotów Tu-134 w PLL LOT — za 40-letnią ofiarną służbę w lotnictwie wojskowym oraz polskiej komunikacji lotniczej.

IRENEUSZ CIEŚLAK, inż., instr. pil. Aeroklubu Poznańskiego — za zwycięstwo w międzynarodowych zawodach balonowych o nagrodę im. J. G. Bennetta (1983).

ANDRZEJ KORZENIOWSKI, mgr, pil. Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu — za srebrne medale, indywidualnie i zespołowo, w samolotowych rajdowych mistrzostwach świata (1984).

BOLESŁAW LAUDY, technik, kierownik oddziału naprawy zespołów i agregatów w PLL LOT — za długoletnią wyróżniającą się pracę w służbie technicznej polskiej komunikacji lotniczej.

KRZYSZTOF LENARTOWICZ, mgr inż., instr. pil. Aeroklubu Krakowskiego — za indywidualne i zespołowe samolotowe mistrzostwo Europy w lataniu precyzyjnym oraz za srebrny medal zespołowy w samolotowych rajdowych mistrzostwach świata (1984).

JERZY ŁAGODA, gen. bryg. pil. w st. spocz., wiceprezes zarządu Aeroklubu Warszawskiego. — za ponad 40-letnią wzorową służbę w ludowym Wojsku Polskim oraz wybitną działalność społeczną w lotnictwie sportowym PRL.

WITOLD ŁUKOMSKI, pil. doświadczalny WSK PZL-Warszawa-Okęcie — za wieloletnią pracę pilota doświadczalnego, ze szczególnym uwzględnieniem oblatania prototypu samolotu PZL-130 Orlik (1984).

STEFAN MAKNE, mgr inż., instr. pil. Aeroklubu Poznańskiego — za całokształt osiągnięć w 40-leciu PRL — sportowych, instruktorskich, konstruktorskich i organizacyjnych w sporcie balonowym, w tym za 1 i 3 miejsca w zawodach o nagrodę im. J. G. Bennetta (1983, 1984).

EDWARD MARCINKOWSKI, mgr inż., pil. z Gdańska — za zasługi dla rozwoju elektroniki lotniczej w Polsce.

JAN MATUSIAK, działacz Towarzystwa Przyjaciół Sieradza — za popularyzację astronautyki, szczególnie osiągnięć i sylwetki pioniera kosmonautyki Ary Szternfelda.

RYSZARD OŻAROWSKI, instr. spadochronowy Aeroklubu Białostockiego — za całokształt ponad 35-letniej zaangażowanej pracy szkoleniowo-wychowawczej w spadochroniarstwie polskim.

WIESŁAW PRZYBYŁOWICZ, ppłk pil. z Wojsk Lotniczych — za wyróżniającą się służbę w Wojskach Lotniczych oraz znaczący wkład w szkolenie lotnicze młodzieży w lotnictwie sportowym.

RYSZARD RADUSZEWSKI, reżyser Studia Miniatur Filmowych w Warszawie — za wieloletnią zaangażowaną realizację filmów krótkometrażowych popularyzujących wyroby polskiego przemysłu lotniczego za granicą.

MARIAN SIEMCZYK, mjr inż., kierownik obsługi samolotów naddźwiękowych nowszej generacji w lotnictwie Wojsk OPK — za wzorową służbę, nowatorskie rozwiązania organizacyjne w zakresie obsługi sprzętu lotniczego oraz wiele wniosków racjonalizatorskich.

EDMUND SITEK, działacz Klubu Seniorów Lotnictwa w Bydgoszczy — za całokształt ofiarnej pracy społecznej w lotnictwie sportowym PRL.

WACŁAW SUBOTKIN, działacz Klubu Seniorów Lotnictwa w Szczecinie — za długoletnią działalność popularyzatorsko-publicystyczną tradycji lotnictwa polskiego.

WITOLD ŚWIADEK, mgr, pil. doświadczalny WSK PZL — Rzeszów — za indywidualne i zespołowe rajdowe wicemistrzostwo świata oraz brązowy medal indywidualnie i złoty drużynowo w samolotowych mistrzostwach Europy w lataniu precyzyjnym (1984).

JERZY ŚWIDZIŃSKI, mgr inż., specjalista-technolog w PLL LOT — za całokształt wieloletniej zaangażowanej działalności konstruktorskiej, wyróżniającą się pracę w agrolotnictwie i komunikacji lotniczej oraz twórczość publicystyczną w prasie lotniczej.

LEOPOLD TROJAN, mechanik pokładowy Zakładu Usług Agrolotniczych w Mielcu — za ponad 30-letnią ofiarną pracę zawodową mechanika lotniczego w przemyśle lotniczym i lotnictwie gospodarczym.

MIECZYSŁAW TWARDOWSKI, instr. modelarstwa w Aeroklubie Słupskim — za trzy medale mistrzostw Europy modeli kosmicznych: srebrny indywidualnie i brązowy zespołowo w klasie makiet S7 oraz za trzy medale w zawodach państw socjalistycznych (1984).

ZBIGNIEW WIŚNIEWSKI, I pil. II-62, instr. w PLL LOT — za całokształt zaangażowanej pracy pilota w lotnictwie sportowym i komunikacyjnym.

MARIAN WOSIK, mjr pil., dowódca pododdziału samolotów MiG-21 w lotnictwie Wojsk OPK — za wzorową służbę, bezpieczne szkolenie młodych pilotów i wysokie umiejętności pilotażowe w lotnictwie Wojsk OPK.

ALFRED ZALIŃSKI, działacz Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za całokształt pracy zawodowej w lotnictwie polskim i wyróżniającej się działalności społecznej w Klubie Seniorów Lotnictwa.

JERZY ZARĘBSKI, emerytowany dziennikarz redakcji „Skrzydlatej Polski" — za całokształt wieloletniej zaangażowanej pracy dziennikarskiej w redakcji „Skrzydlatej Polski" oraz wyróżniającą się działalność publicystyczną.

BOLESŁAW ZOŃ ppłk pil. z Wojsk Lotniczych — za wyróżniającą się pracę pilota doświadczalnego oraz społeczną działalność w lotnictwie sportowym.

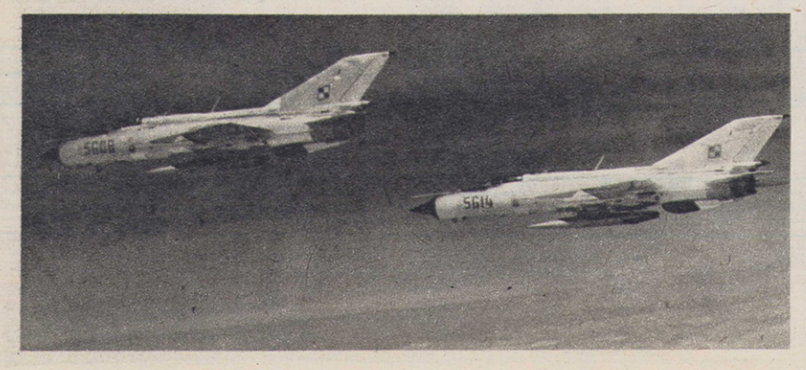
Zespołowo

LICEUM LOTNICZE IM. ŻWIRKI I WIGURY przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie — za całokształt osiągnięć dydaktycznych i wychowawczych oraz kształcenie kadr dla polskiego lotnictwa wojskowego.

ZAKŁAD USŁUG AGROLOTNICZYCH — ODDZIAŁ WE WROCŁAWIU — za osiągnięcia i stosowanie nowych technologii w rozwoju usług agrolotniczych na Dolnym Śląsku, Ziemi Lubuskiej i w Wielkopolsce oraz za rekultywację nieużytków rolnych w Bełchatowie i Lubinie.

ZESPÓŁ MODELARNI LOTNICZYCH W PAŁACU MŁODZIEŻY w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie — za osiągnięcia szkoleniowo-wychowawcze oraz popularyzację lotnictwa wśród młodzieży.

II-62 PLL LOT (u góry) i MiG-21 (poniżej). Zdjęcia: Lech Zielaskowski i Zbigniew Chmurzyński. Zdjęcia laureatów: Bernard Koszewski (5), Henryk Kucharski (1) i zbiory własne



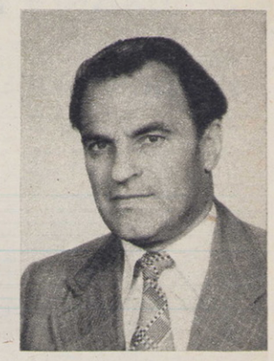
Wojciech J.
Bąk

Adam
Białecki

Czesław
Bieszczad

Stanisław
Bińczyk

Zenon
Borowiec



Władysław
Chabrowski

Ireneusz
Cieślak

Andrzej
Korzeniowski

Bolesław
Laudy

Krzysztof
Lenartowicz

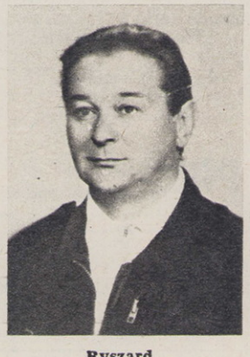
Jerzy
Łagoda

Witold
Łukomski

Stefan
Makne

Edward
Marcinkowski

Jan
Matusiak



Ryszard
Ożarowski

Wiesław
Przybyłowicz

Ryszard
Raduszewski

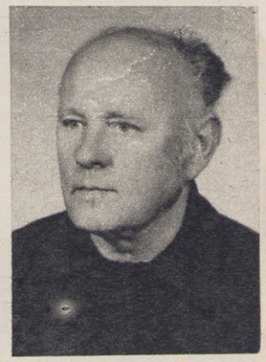
Marian
Siemczyk

Edmund
Sitek

Wacław
Subotkin

Witold
Świadek

Jerzy
Świdziński



Leopold
Trojan

Mieczysław
Twardowski

Zbigniew
Wiśniewski

Marian
Wosik

Alfred
Zaliński

Jerzy
Zarębski

Bolesław
Zoń

SPOTKANIA DALEKIE • SPOTKANIA BLISKIE

HALS PRZY ŚWIETLNYM SNOPIE

Istnieje duża ilość obserwacji, w których wyróżniającą cechą UFO jest emanowane przez nie promieniowanie świetlne o rozmaitych kształtach i zasięgu. Najwięcej informacji dostarczają obserwacje dokonane ze stosunkowo niewielkich odległości, kiedy można wykluczyć mylną interpretację zjawisk fizycznych zachodzących w przyrodzie czy też efekty świetlne wywołane działalnością człowieka.

Z taką właśnie obserwacją mamy do czynienia w pierwszych dniach maja 1983 nad Jeziorem Rychnowskim w Człuchowie.

„Było to w parę dni po otwarciu sezonu żeglarskiego — relacjonował Maciej Staszak — który w Człuchowie rozpoczęliśmy w końcu kwietnia. Słońce zaszło mniej więcej przed godziną, a ponieważ niebo było częściowo pokryte chmurami, było już stosunkowo ciemno. Koledzy wcześniej spłynęli do bazy. Ja zostałem, gdyż miałem dosyć dobry, sprzyjający wiatr.

Płynąłem akurat wzdłuż wyspy w kierunku zachodnim. Zajęty żeglowaniem nie rozglądałem się wokoło, jezioro przecież znam dobrze. Nic szczególnego nie widziałem i nagle, zupełnie przypadkowo, jakby wiedziony jakimś nakazem, odwróciłem się. I wtedy ujrzałem to światło. Poczułem się dziwnie nieswojo, byłem sam, a to zjawisko było trochę przerażające. Nikogo na jeziorze nie dostrzegłem i chciałem uciekać, odpłynąć od tego jak najdalej. W końcu przemogłem się i zawróciłem żaglówkę.

Pionowy strumień światła w kształcie trapezu, obserwowany przez M. Staszaka w maju 1983 nad Jeziorem Rychnowskim

Był to bardzo dziwny snop jakby bezźródłowego światła. Mówię bezźródłowego, gdyż w pierwszej chwili zauważyłem tylko smugę jasnożółtego światła w kształcie trapezu, którego mniejsza podstawa znajdowała się w górze, około 200 m nad ziemią. Po dokładniejszym przyjrzeniu się miałem wrażenie, że światło to wybiegało jakby z płaskiego, długiego przedmiotu, który tkwił zupełnie nieruchomo. Tego jednak nie jestem pewien, to znaczy nie widziałem dokładnie tego źródła, które mogło być zakryte chmurą. Było ciemno i widzialność nie była najlepsza. W każdym razie górna pozioma krawędź snopu światła kończyła się nagle i nad nią znajdowała się zupełna ciemność. Być może to złudzenie, ale wydawało mi się, że u góry smuga światła była zakończona czymś długim i płaskim, czymś, co było trochę większe od górnej podstawy snopu światła. Już otrząsnąłem się z wrażenia, a ponieważ światło tkwiło w miejscu i niczym to nie groziło, zacząłem przyglądać się uważniej.

Smuga światła wisiała za lasem, gdyż nie oświetlała drzew znajdujących się bezpośrednio nad brzegiem jeziora. Było natomiast widoczne jej odbicie w wodzie. Ten snop światła nie rozpraszał się, jego krawędzie były ostre, wyraźne i dookoła nich było ciemno. Wyglądało to tak, jak snop światła rzucony przez teatralny reflektor. Nie było jednak widać tego źródła światła, które jakby wybiegało znikąd i wisiało pionowo...

Właściwie trudno mi określić, jakiego koloru była ta smuga światła, zmieniała bowiem płynnie kolor z jasnożółtego do niemal białego. Raz była zupełnie żółta, potem rozjaśniała sie i chwilami stawała się biała, by po chwili zmienić się na żółtą. W zasadzie można powiedzieć, że było to światło żółte, które chwilami stawało się bardziej intensywne.

W tym wszystkim charakterystyczne było to, że natężenie tego światła zmieniało się jednocześnie na całej powierzchni trapezu. Nie od góry do dołu czy też odwrotnie. Nie było czegoś takiego, że gdzieś na dole czy u góry pojawia się jakaś intensywna fala światła i stopniowo ogarnia resztę powierzchni trapezu. Zmiana barwy zachodziła jednocześnie na całej powierzchni, w kilkusekundowych odstępach".

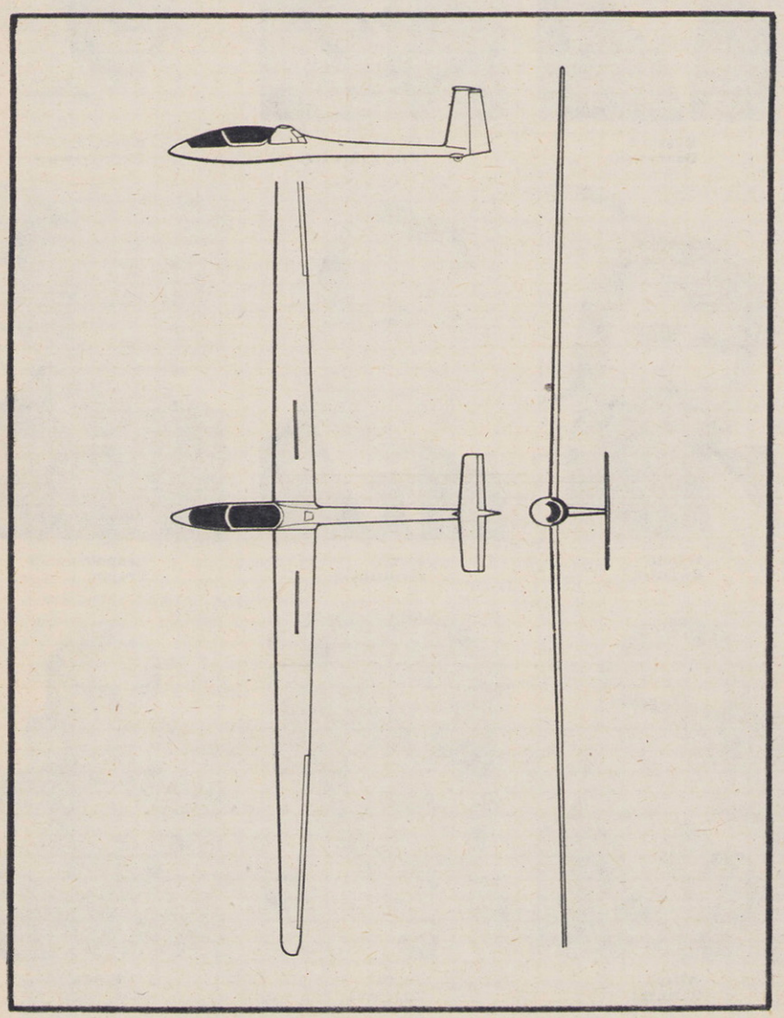
To ostatnie stwierdzenie M. Staszaka potwierdza spostrzeżenia obserwatorów, którzy w innych okolicznościach podczas obserwacji UFO zauważyli podobny sposób zmiany koloru świateł.

Gdy wyspa ponownie przesłoniła widok na światło, M. Staszak jak mógł najszybciej wykonał zwrot żaglówką. Niestety, te kilkanaście sekund wystarczyło, by całe zjawisko znikło bez śladu. Zapytany, dlaczego nie manewrował żaglówką tak, by nie stracić z oczu tajemniczego światła nawet na sekundę, powiedział, że wtedy po prostu o tym nie pomyślał.

M. Staszak określił długość dolnej podstawy trapezu na 50 metrów, a więc zgodnie z wykonanym przez niego rysunkiem światła, górna krawędź trapezu miała długość ok. 20 m. Ten potężny, jaskrawy słup świetlny powinien być doskonale widoczny nawet ze znacznej odległości. Niestety, do dziś nie zgłosili się inni obserwatorzy, którzy widzieliby to zjawisko. Inna rzecz, że najbliższe zabudowania Człuchowa znajdują się w odległości około 1 kilometra od miejsca obserwacji i są przesłonięte przez las.

KRZYSZTOF PIECHOTA

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



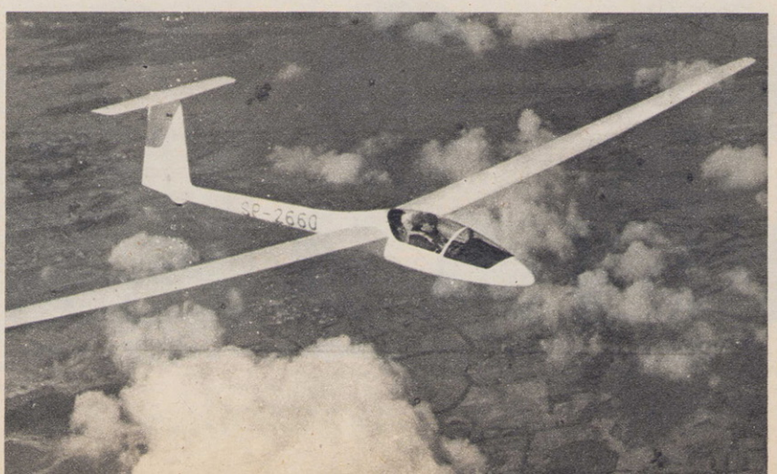
SZYBOWIEC WYSOKOWYCZYNOWY SZD-38 JANTAR-1

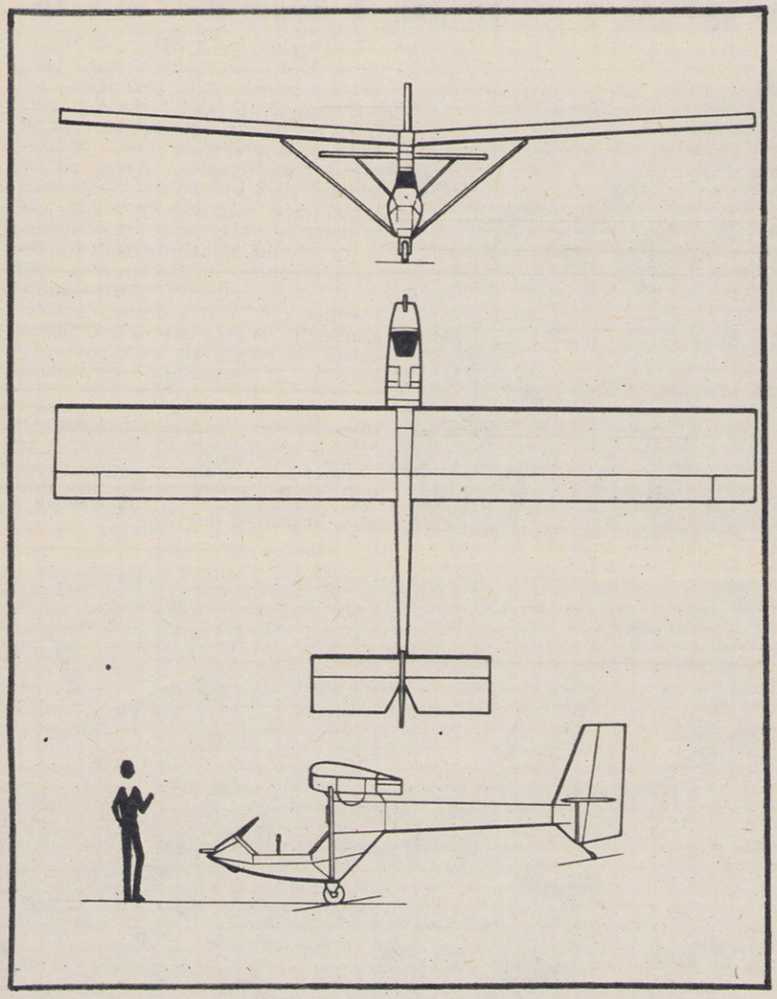
Odmianą rozwojową pierwszego polskiego szybowca wykonanego z laminatów SZD-37 Jantar-19 jest jednomiejscowy wysokowyczynowy szybowiec zawodniczy SZD-38 Jantar-1, opracowany przez zespół pod kierunkiem mgr. inż. Adama Kurbiela w ZSLS w Bielsku. Jest to szybowiec klasy otwartej, wyposażony w balast wodny. Oblatano go 7 sierpnia 1973. Uczestniczył w szybowcowych mistrzostwach świata w Waikerie w Australii. Do 1978 został wyprodukowany w liczbie 57.

Jantar-1 jest wykonany z laminatów szklano-epoksydowych. Płat dwudzielny ze wzniosem 1,5° i profilami FX1-167-K-170 u nasady oraz FX-67K-150 na końcach. Zastosowano jeden dźwigar skrzynkowy z pasami i ściankami z laminatu. W noskach skrzydeł zabudowano zbiorniki dla balastu wodnego 100 dm³. Ścianki tylne z laminatu. W skrzydłach nie ma żeber. Konstrukcja przekładkowa: laminat-pianka-laminat. Klapy o cięciwie 17,5%, niedzielone, zawieszone elastycznie, również konstrukcji przekładkowej. Hamulce aerodynamiczne płytowe, wysuwne, z nakładką dociąganą do profilu skrzydeł. Kadłub całkowicie laminatowy, z częścią środkową stanowiącą kratownicę z rur stalowych, do której przymocowano skrzydła i podwozie kołowe. Kabina z półleżącą pozycją pilota, z pedałami regulowanymi w locie i oparciem nastawnym na ziemi. Osłona ze stałą częścią przednią i tylną odejmowaną (uszczelniona labiryntowo). Napędy popychaczowe, z wyjątkiem steru kierunku (linkowy). Usterzenie T ze statecznikami: kierunku — z laminatu i wysokości — konstrukcji przekładkowej. Ster wysokości wykonany z laminatu z wypełniaczem PCW. Ster kierunku o podobnej konstrukcji. Koło podwozia (350 × 135 mm) z hamulcem tarczowym, bez amortyzatora, całkowicie wciągane w kadłub i zasłonięte klapami. Kółko ogonowe o średnicy 200 mm w owiewce. Zaczep do holu w przodzie kadłuba. Tablica pokładowa wyposażona w 6 przyrządów, a jej podstawa umożliwia zabudowanie aparatury tlenowej połączonej z butlą (2 dm³) w bagażniku. Konstrukcja szybowca jest przystosowana do zabudowy radiostacji, z anteną umieszczoną w stateczniku kierunku.

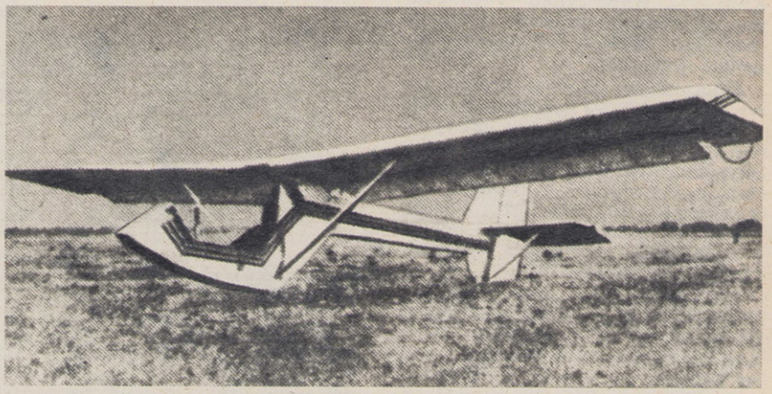
Szybowiec został wyposażony w apteczkę, instalację sanitarną, torbę z narzędziami, dokumenty pokładowe, pokrowce, dźwignię montażową i urządzenie do napełniania instalacji zbiornikowej. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 19 m, długość — 7,2 m, wysokość — 1,6 m, pow. płata — 13,4 m², wydłużenie — 27. Masy: własna — 290 kg, całkowita max. — 420 kg, balast wodny — 100 kg, obciążenie pow. płata — 31,4 kg/m² (39 — z balastem). Osiągi: doskonałość — 47 (97 km/h), min. opadanie — 0,5 m/s (75 km/h), prędkości: min. — 65 km/h, max. dopuszczalna — 250 km/h. Współczynniki obciążenia: +5,3 i — 2,65.





SZYBOWIEC SZKOLNY SKB POLET ANB

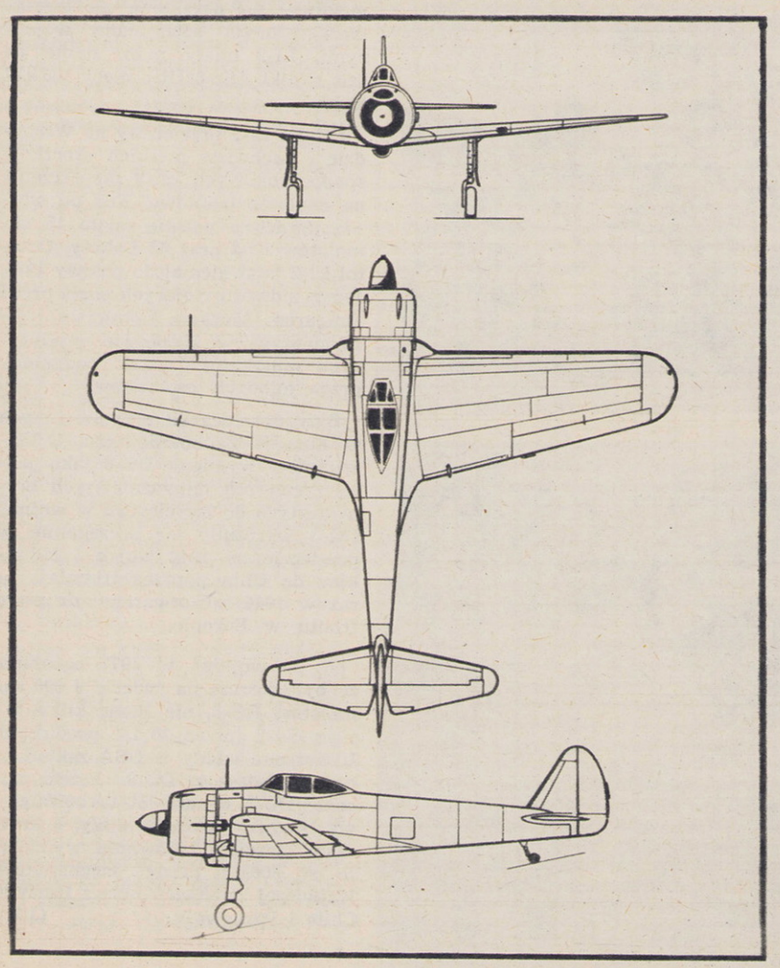


W ramach organizacji DOSAAF działają w ZSRR ośrodki, w których prowadzi się podstawowe szkolenie szybowcowe wykorzystując do tego sprzęt szybowcowy będący dziełem społecznych studenckich biur konstrukcyjnych (SKB). Ośrodki te noszą nazwę JPS (Junoszenskaja Planiernaja Szkoła). Studenci Kujbyszewskiego Instytutu Lotniczego, członkowie SKB nazwanego Polet, mającego już kilka własnych opracowań, a wśród nich lekki jednomiejscowy wiropłat, opracowali ostatnio lekki szybowiec do podstawowego szkolenia, o nazwie SKB Polet ANB.

Jest to jednomiejscowy górnopłat zastrzałowy z otwartą kabiną pilota, z konwencjonalnymi usterzeniami w układzie krzyżowym, odznaczający się bardzo lekką metalową konstrukcją, pokrytą płótnem. Jej udźwig jest o 15 kg większy od masy własnej. Szybowiec ten ma skrzydło dwudzielne o obrysie prostokątnym, bez skosu oraz ze znacznym wzniosem dodatnim. Konstrukcja jednodźwigarowa. Zastosowano profil skrzydła R-S. W tylnej części skrzydła, wzdłuż całej jego rozpiętości usytuowany jest obrotowo element klapowy, dwuczęściowy na każdej połowie skrzydła. Napęd tego elementu jest tak zaprojektowany, że części zewnętrzne spełniają rolę typowych lotek, zaś wewnętrzne — mogą być wychylane zgodnie z lotkami lub po przepięciu napędu mogą wychylać się jednakowo jako klapy, wysklepiając profil skrzydła. Skrzydło z każdej strony jest podparte jednym zastrzałem, wiążącym dźwigar skrzydłowy z kabiną kadłuba.

Usterzenie wysokości dwuczęściowe też podparte zastrzałem. Obrys prostokątny, przy czym powierzchnia statecznika jest znacznie mniejsza od powierzchni steru. Usterzenie kierunku o obrysie trapezowym z niewielkim skosem. Kabina pilota o dużym wykroju, w połowie zakryta, ma mały wiatrochron. Jest wyposażona w kilka niezbędnych przyrządów. Pod kabiną zabudowano stałe koło podwozia, zaś pod statecznikiem kierunku — małe kółko ogonowe, umocowane na sprężystej ostrodze. Z przodu kadłuba umocowano maleńką szczątkową płozę. Zasadniczym elementem nośnym kadłuba jest skrzynkowa belka, do której jest przymocowane skrzydło, kadłub z podwoziem oraz usterzenia. Szybowiec ten zbudowano w Kujbyszewskim Zakładzie Lotniczym. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 8,75 m, długość — 5,4 m, wysokość — 1,85 m, pow. skrzydła — 10,50 m², wydłużenie — 7,3. **Masy:** własna — 75 kg, startowa — 165 kg, użyteczna — 90 kg, obciążenie skrzydła — 15,7 kg/m². **Osiągi:** doskonałość — 14, min. prędkość — 35 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 170 km/h.



SAMOLOT MYŚLIWSKI Ki-43 HAYABUSA

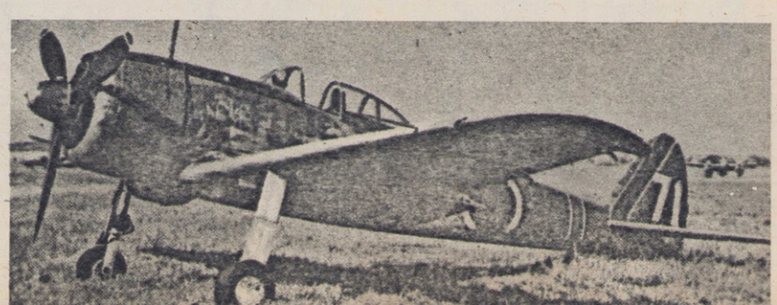
Podobną sławę jak Zero, miał myśliwiec armii japońskiej Nakajima Ki-43 Hayabusa (sokół wędrowny), zbudowany w liczbie prawie 6 000 i spotykany na wszystkich frontach dalekowschodnich. Dopiero z chwilą pojawienia się na Dalekim Wschodzie nowszych typów myśliwców amerykańskich, mit Hayabusy (zwanego w kodzie alianckim Oscar) zaczął przygasać.

Ki-43 został opracowany w latach 1937—38 przez zespół prof. inż. Hideo Itokawa jako rozwinięcie poprzedniej konstrukcji wytwórni Nakajima, Ki-27. Szczególny wysiłek konstruktorów poszedł w kierunku lekkości.

Ki-43 był samolotem jednomiejscowym konstrukcji całkowicie metalowej z wciąganym podwoziem (ku kadłubowi). Osłona kabiny zapewniała widoczność 360°. Uzbrojenie początkowe: 2 k. masz. Typ 89 (7,7 mm). Silnik w pierwszej odmianie, to Nakajima Ha-25 Sakae o mocy 700 kW. Samolot był początkowo mało zwrotny. Wadę radykalnie usunięto przez zastosowanie japońskiego wynalazku, tzw. klap walki, niewielkich klap typu krokodyl, które można było szybko otwierać i zamykać w walce powietrznej, przy dowolnej prędkości. Było to bezpośrednie sterowanie wyporem płata, uzupełniające działanie steru wysokości. Dzięki temu Ki-43 stał się jednym z najzwrotniejszych samolotów myśliwskich świata.

Poprawioną konstrukcję skierowano do produkcji. Pierwszą odmianą seryjną był Ki-43-Ia (dostawy rozpoczęto jesienią 1941). W chwili napadu na Pearl Harbour lotnictwo armii japońskiej miało zaledwie 40 samolotów tego typu. W styczniu 1942 Ki-43-Ia odniosły druzgocące zwycięstwo nad myśliwcami Brewster Buffalo lotnictwa brytyjskiego w rejonie Malajów. Wkrótce pojawiła się odmiana seryjna Ki-43-Ib (1 k. masz. 7,7 mm i 1 k. masz. 12,7 mm). Wciąż jednak Hayabusa był słabo uzbrojony, a jego pilot i zbiorniki pozostawały nie chronione przed postrzałami. Wady te usunięto częściowo w Ki-43-II z mocniejszym silnikiem Ha-115 o mocy startowej 845 kW. Wprowadzono opancerzenie 13 mm za głową i plecami pilota oraz dość prymitywne protektorowanie zbiorników. Wzmocniono również uzbrojenie (2 k. masz. Ho-103; 12,7 mm). Skrzydła zostały skrócone. Ki-43-II był produkowany w odmianach a i b (tylko inne kształty wlotu powietrza do gaźnika oraz wylotu kolektora wydechowego). Pojawił się też Ki-43-II KAI (modyfikowany) z indywidualnymi rurami wydechowymi cylindrów. Odmiana II, szczególnie b, była najliczniej produkowana (ok. 5 000 samolotów). W końcu 1944 wprowadzono do produkcji odmianę III z silnikiem Ha-115-II o mocy 920 kW i rurami wydechowymi, jak w Ki-43-II KAI, o prędkości max. — 550 km/h. Samoloty Ki-43-IIIa broniły Tokio i innych miast przed nalotami amerykańskich fortec w ostatniej fazie wojny. Odmiana IIIb, uzbrojona w działko 20 mm nie zdążyła się już ukazać. (J. S.)

DANE TECHNICZNE Ki-43-IIb. Wymiary: rozpiętość — 10,8 m, długość — 8,9 m, wysokość — 3,6 m. **Masy:** własna — 1 730 kg, całkowita — 2 750 kg (max. — 2 925 kg). **Osiągi:** prędkość max. — 530 km/h (0 m) i 515 km/h (6 000 m), przelotowa — 345 km/h (4 000 m), czas wznoszenia na 5 000 m — 5 min 55 s, pułap — 11 200 m, zasięg — 1 620 km. Na zdjęciu i rysunku: Ki-43-IIa.

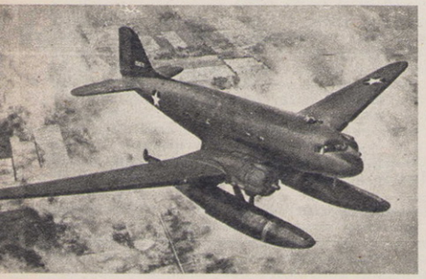


SAMOLOT WETERAN

Wielu oglądających dwusilnikowy samolot pasażerski i transportowy Li-2, np. w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie, nie zwróciło zapewne uwagi na długą oraz barwną historię tego samolotu-weterana.

Amerykański samolot transportowy Douglas DC-3 (oznaczenia wojskowe C-47 i R-4D oraz nazwy w lotnictwie USA: Three, Old Fatso, Skytrain, Skytrooper i Doug, w lotnictwie brytyjskim — Dakota, zaś odmiana licencyjna w lotnictwie radzieckim i polskim — Litka) dobrze przysłużył się zwycięstwu sprzymierzonych w 1939-45.

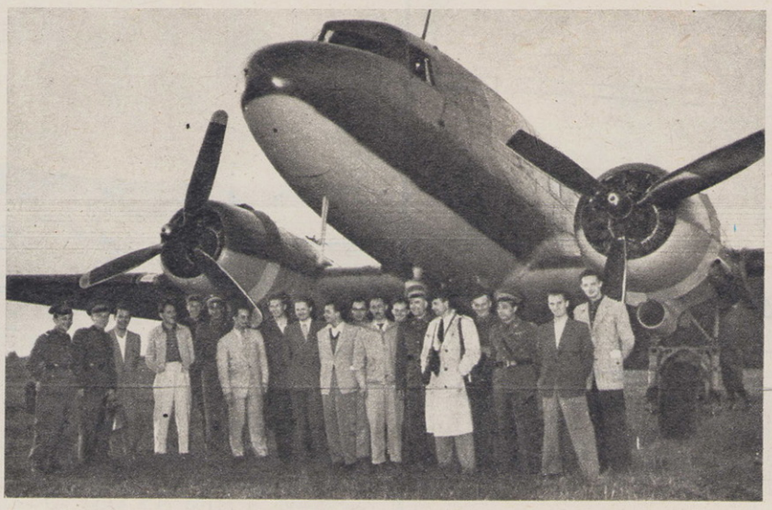
Od razu był to samolot udany. Dwunastomiejscowy (liczba miejsc pasażerskich) DC-1 pobił 19 rekordów światowych i przeleciał kilkaset kilometrów z jednym pracującym silnikiem. Pozostał w prototypie. Czternastomiejscowy DC-2 był zbudowany w serii 138 (wg innych źródeł 218) maszyn i latał w 1935-39 także w barwach PLL LOT (3 samoloty). Ale dopiero dwudziestojednomiejscowy DC-3 z 1936 stał się światowym sukcesem konstruktora Donalda Douglasa. Z miejsca okazał się najłatwiejszy w pilotażu wśród wszystkich ówczesnych samolotów transportowych w USA, zabierał o 33 proc. większy od nich ładunek użyteczny, miał zdwojone przyrządy nawigacyjne oraz autopilota. Załoga: 3-5 osób.



W latach wojny samoloty DC-3 przewoziły żołnierzy, spadochroniarzy i ładunki również za linię frontu. Holowały też szybowce transportowe z tysiącami żołnierzy. Pierwszy DC-3 przeleciał z szybowcem transportowym Hadrian-1 na holu przez Atlantyk w 1943 r. W Birmie posłużyły jako bombowce, i to z bombami samodzielnie robionymi przez mechaników.

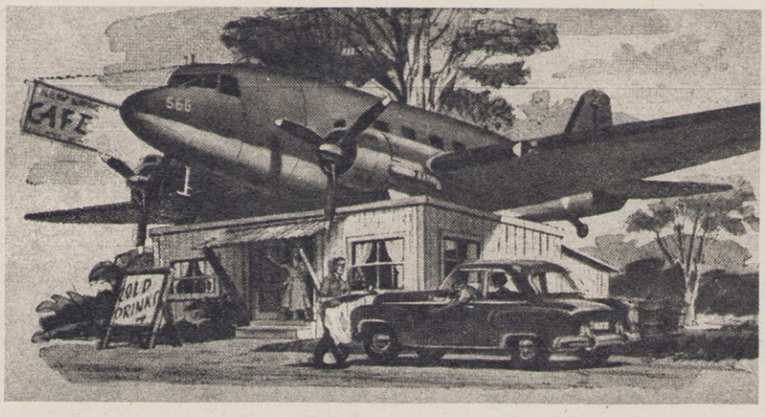
O 318 bombowcach B-18 będących odmianą DC-2 tylko wspominamy.

Zdarzyło się, że DC-3 zabrał na pokład aż 74 osoby ewakuowane w 1941 z Birmy. Gdy bombowce japońskie uszkodziły DC-3 na lotnisku, dano mu płat od DC-2 o 3 m krótszy. Też latał, jako DC-2½. DC-3 był przewidziany do lotu z maks. masą całkowitą 11 350 kg, lecz w 1942 zespół 27 samolotów przewiózł przez płd. Atlantyk tak wielki ładunek masowy, że wynika z niego, iż każdy DC-3 musiał mieć masę całkowitą 15 890 kg!. W Birmie DC-3 zderzył się na wysokości drzew z japońskim myśliwcem Zero. Myśliwiec spadł, ale DC-3 powrócił z urwanym usterzeniem pionowym do bazy.



Licencyjny DC-3 był produkowany w ZSRR od połowy 1938, jako PS-84 i od września 1942 jako Li-2 (Lisunow-2). O Li-2 mówiono że... tylko nie należy mu przeszkadzać w locie. Li-2 przewoził 14-21 pasażerów i 4 osoby załogi. Wśród ok. 10 odmian Li-2 był nocny bombowiec zabierający do 2 000 kg bomb, uzbrojony w 3 k. masz. oraz transportowiec dla 25 uzbrojonych żołnierzy o prędkości do 350 km/h na 2000 m i z 1 k. masz. W ZSRR latały również C-47 (SI) z dostaw amerykańskich. Miały one nieco lepsze osiągi od seryjnych Li-2, co wynikało m. in. z jakości wykonania

Grupa lotników wojskowych i dziennikarzy przy samolocie Douglas C-47A na lotnisku dęblińskiej oficerskiej szkoły lotniczej na początku lat pięćdziesiątych (z lewej) ● Japoński samolot Zero strącony w zderzeniu z C-47 wg rysunku z prasy angielskiej (poniżej).



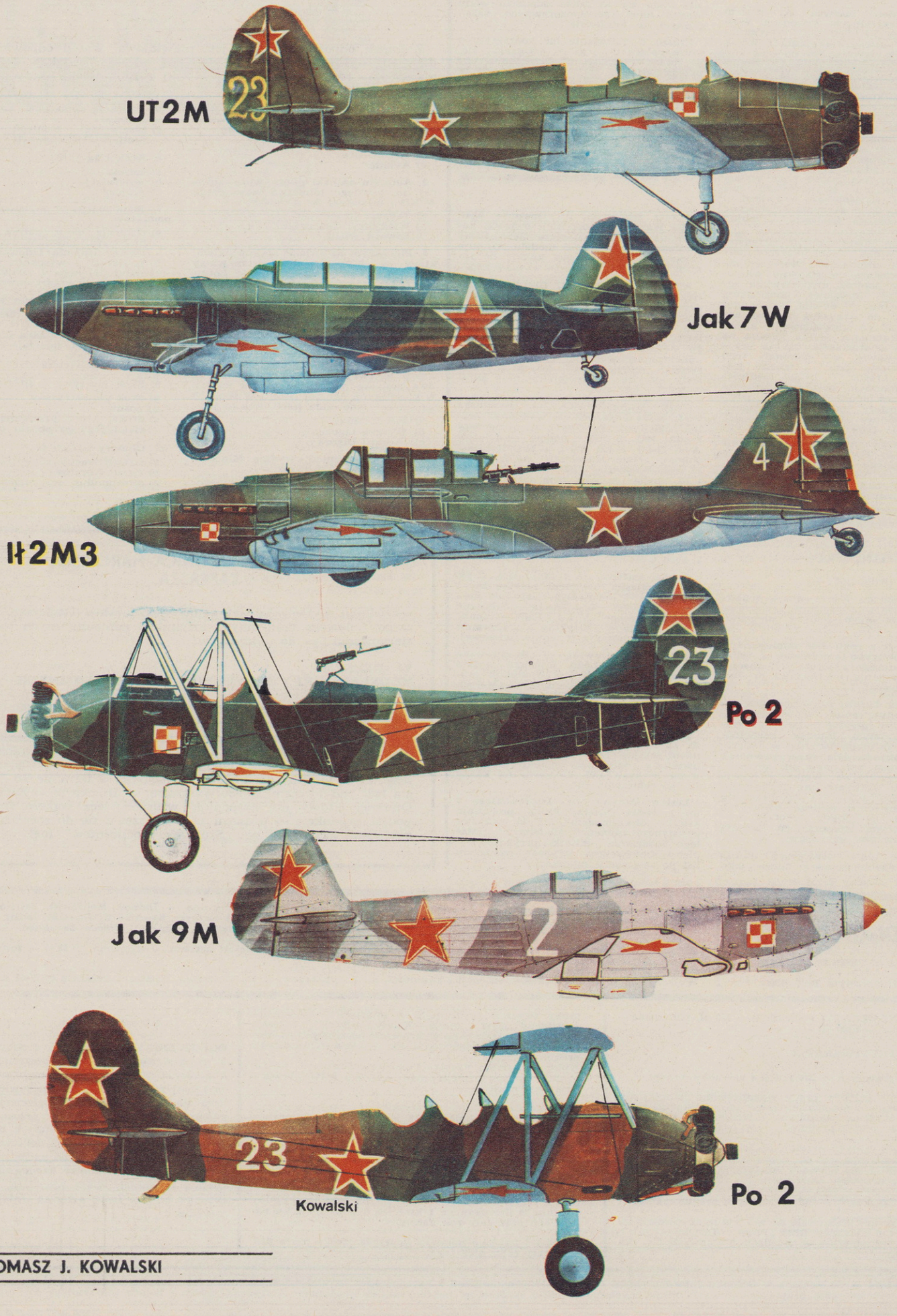
możliwej do uzyskania na terenie niezagrożonym działaniami wojennymi. Li-2 miały m.in. znane do dziś silniki ASz-82IR o mocy 736 kW każdy.

DC-3 i Li-2 przewoziły na Wschodzie i Zachodzie polskich skoczków spadochronowych oraz zaopatrzenie na zaplecze frontowe. Tuż po wojnie lotnictwo polskie miało 15 samolotów Li-2 oraz 43 Dakoty. Ostatni Li-2 latał niemal do połowy 1974. Jeden z dwóch stojących ongiś przed hangarem Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie wysłużonych samolotów został podpalony przez młodych osobników.

Były dowódca sił przymierzonych w Europie Zachodniej gen. D. Eisenhower wymienił DC-3 jako jedną z czterech najważniejszych broni użytych do zwycięstwa w wojnie. DC-3 wyróżniły się szczególnie w przewozie od 1942 wojsk i ładunków do Chin poprzez Himalaje oraz w 1944 w otwarciu drugiego frontu w Europie.

A po wojnie? W 1977 oceniano, że było jeszcze na świecie 3 000 samolotów DC-3, nie licząc kilku tysięcy Li-2 (przez 20 lat produkcji). Utworzono wtedy w USA zakład unowocześniający DC-3. Przekształcenie DC-3 w samolot turbośmigłowy: szybszy, oszczędniejszy, o krótszym starcie i lądowaniu wymagało ok. 3000 h pracy mechaników. Najwięcej zamówień było z Brazylii, Chile i Paragwaju. **(J.W.)**

Samolot C-47 Skytrain w odmianie amfibii (powyżej), miał pływaki oraz podnoszone i opuszczane koła. Okres II wojny światowej. ● Zakupiony z demobilu C-47 (tania wyprzedaż sprzętu wojskowego po wojnie) przez 12 lat był ozdobą zajazdu restauracyjnego, a potem... znów zaczął latać (z prawej) ● Samolot Li-2P (SP-LAW) w 1952, użytkowany przez PLL LOT od czerwca 1946 do listopada 1960 (poniżej). Zdjęcia: archiwum



Rys. TOMASZ J. KOWALSKI

NASZE TRASY

POMNIK W USTJANOWEJ

Szanowny Panie Redaktorze!

Z początkiem czerwca br. brałem udział w Centralnych Zawodach Wojska Polskiego na Orientację „Bieszczady 85", jako członek reprezentacji Wojsk Lotniczych. 5 czerwca 1985 podczas wycieczki w Bieszczady byliśmy również w Ustjanowej. Dla uczczenia pamięci wielu setek szkolonych tam pilotów przed wojną, którzy zginęli na frontach II wojny światowej, pod Pomnikiem Lotników reprezentacja Wojsk Lotniczych złożyła wiązankę kwiatów. Piękny w swej surowej formie pomnik w miejscu byłego szybowiska skłania do refleksji. Tadeusz Chwałczyk w swej pracy „Bieszczadzkie szybowiska" napisał, że pomnik ten „sławi tych, co będąc żółtodziobami, tu zaczynali swą drogę — ku najjaśniejszej z gwiazd — a potem, już jako skrzydlaci żołnierze, ginęli na różnych frontach II wojny światowej".

W obecnym stanie pomnik przedstawia smutny widok — robi wrażenie, jakby nie miał gospodarza. Otoczenie zarośnięte chwastami, a skrzydła wkomponowane w pomnik przedstawiają żałosny wygląd. Metalowa konstrukcja skrzydeł trzyma się dobrze, lecz części od dźwigara do krawędzi spływu pokryte płótnem są zdewastowane, a porozrywane fragmenty płótna łopoczą na wietrze niby chorągiewki. Czy to uczynił ktoś złośliwie, czy dokonały tego warunki atmosferyczne — trudno jednoznacznie określić. O braku zainteresowania pomnikiem świadczył fakt, że leżał tam zeschnięty wieniec, z pewnością pozostały od ubiegłorocznego Święta Lotnictwa. Czy w ten sposób mamy sławić tych, którzy zginęli?

Kto ma więc zająć się pomnikiem? Czy Aeroklub Podkarpacki w Krośnie z racji bliskiego położenia, czy Aeroklub PRL lub też Klub Seniorów Lotnictwa? Nie dajmy niszczyć, chrońmy pomniki naszej lotniczej przeszłości.

Z poważaniem

Benedykt Kempski
Inowrocław

PILOCI NIEPEŁNOSPRAWNI

Szanowna Redakcjo!

Zwracam się do Was z prośbą o ułatwienie kontaktu z osobami zainteresowanymi problemem pilotów niepełnosprawnych.

W SP nr 22 z roku 1983 zamieściliście artykuł „Lotnictwo amatorskie a rehabilitacja", którego autorem był specjalista Usprawniania Leczniczego dr Ryszard Dalidowski. (...)

Sam jestem bardzo zainteresowany tematem i utworzeniem stowarzyszenia, które mogłoby przyjąć nazwę np. Polskie Towarzystwo Pilotów Niepełnosprawnych. Podobno istnieją w świecie takie organizacje. Nie mam pewności, gdyż nie znam ich nazw ani adresów. Polskie Towarzystwo Walki z Kalectwem nic o nich nie wie (zasięgałem już tam informacji). (...) Opierając się na doświadczeniach takiego klubu lub towarzystwa, chciałbym otworzyć drogę do lotnictwa amatorskiego ludziom niepełnosprawnym w Polsce.

Utworzenie takiej organizacji u nas leży mi bardzo na sercu, ponieważ jako były pilot sportowy, a obecnie inwalida grupy pierwszej, nie zerwałem z lataniem, ale po ponad rocznych przygotowaniach i próbach, 13 kwietnia br. wykonałem pierwsze krótkie loty samodzielne na motolotni. Czym jest to dla mnie, nie będę opisywał. Chciałbym, aby stało się to także udziałem wielu innych ludzi niepełnosprawnych, zakochanych w lotnictwie.

Proszę o ułatwienie mi kontaktów o które zabiegam oraz o dołączenie się, w miarę możności i chęci, do tego przedsięwzięcia.

Z lotniczym pozdrowieniem —

Waldemar Wolski
Bydgoszcz
(adres znany redakcji)

KLUB·ISKRA

Janusz Smoliński, ul. Obozowa 70/41, 01-426 Warszawa, poszukuje owiewki kabiny do modelu samolotu Zero firmy Jo-Han (1:72) lub w/w modelu. Oferuje części (w tym owiewki kabin) do innych modeli oraz modele w skali 1:72.

Artur Górkiewicz, ul. Obrońców Stalingradu 109, 34-120 Andrychów, za model samolotu Beaufighter Mk. I (Revell 1:32), TBiU nr 67 i aerograf Badger 250 lub A2 — odda krajowe modele samolotów i szybowców, egzemplarze „Małego Modelarza", „Planów Modelarskich", „Skrzydlatej Polski", „Żołnierza Polskiego", zeszyty TBiU, książki i materiały lotnicze i modelarskie oraz silniczek CO_2 0,27 cm^3.

Jerzy Walczykiewicz, ul. Retkińska 98/18, 94-004 Łódź, ma do wymiany roczniki „Modelarza" 1977—79, 81, luźne n-ry z lat 1976 i 1980, modele samolotów Avia B-534, S-199, Tu-2, i MiG-21 (Matchbox), „Małe Modelarze" nr 1, 5, 8—13 i 18. Poszukuje TBiU nr 22, 67—69, 82 i 83, modeli czołgów firm zachodnich.

Paweł Ociepka, ul. Podegrodzka 31, 33-395 Chełmiec. W zamian za książki „Plastykowe modele samolotów" i „Kartonowe modele statków i okrętów" oraz „Modelarza" nr 7 i 8/83, pragnie otrzymać modele samolotów Avia S-199, Po-2 i Aero C-3A.

Robert Burdon, ul. 1 Maja 51 b, 21-500 Biała Podlaska. Wymieni kolejkę HO i książki L. D. Kuschego „Trójkąt bermudzki" oraz L. Znicza „Nieznane obiekty latające" t. 1 i „Paleoastronautyka" na plany i artykuły o malowaniu modeli samolotów z II wojny światowej.

Mirosław Ożarowski, ul. Drewnowska 10 m. 5, 91-002 Łódź. Wymieni modele samolotów w skali 1:72 produkcji polskiej, ZSRR i CSRS, numery „Małych Modelarzy", zeszyty TBiU oraz książki lotnicze na nie sklejone modele broni pancernej w skali 1:30, 1:35.

Marek Świderski, Os. Dąbrowskiego 1 m. 13, 14-510 Orneta, woj. elbląskie. Wymieni zeszyty TBiU na modele lub inne materiały dotyczące modeli plastykowych w skali 1:72. Odpowie na każdy list po załączeniu znaczka.

Lesław Zabawa, Os. Dąbrowskiego 4 m. 1, 14-510 Orneta. Pilnie poszukuje książki „Mikromodele". Ma do wymiany pojedyncze numery „Modelarzy", „Małego Modelarza", książki przygodowe i plany modelarskie. Odpowie na każdy list po załączeniu znaczka.

Test na wakacje

SPRAWDŹ SWOJĄ WIEDZĘ LOTNICZĄ

Z trzech odpowiedzi jedna jest prawidłowa. Wśród odpowiedzi prawidłowych — które należy nadsyłać pod adresem redakcji do 5 września 1985 — rozlosowane zostaną książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski.

1. Powstałe oficjalnie w 1911 na Polu Mokotowskim w Warszawie Warszawskie Towarzystwo Lotnicze miało nazwę:
   a) Awiata
   b) Aero-Office
   c) Aviatic

2. Autorem odznaki pilota, wprowadzonej do polskiego lotnictwa wojskowego w 1919 i aktualnej do dziś jest:
   a) Tadeusz Gronowski
   b) Władysław Gruberski
   c) Edward Wittig

3. Pierwszym na świecie szybownikiem, który w 1939 otrzymał ustanowiony przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) Medal Lilienthala — za przelot 577,8 km wykonany w 1938 — jest następujący pilot polski:
   a) Szczepan Grzeszczyk
   b) Tadeusz Góra
   c) Kazimierz Plenkiewicz

4. Za najlepszego dotąd polskiego spadochroniarza uważany jest sportowiec, który w swej karierze zdobył m. in. dwa brązowe medale mistrzostw świata, w klasyfikacji ogólnej (1968) i w skokach na celność lądowania (1972). Kto to jest?
   a) Jan Cierniak
   b) Edward Ligocki
   c) Ryszard Olszowy

5. Licencje lotnicze wydaje Ministerstwo Komunikacji poprzez:
   a) Departament Lotnictwa Cywilnego
   b) Dyrekcję Generalną Lotnictwa Cywilnego
   c) Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych

6. Korkociąg jest to:
   a) spirala
   b) autorotacja
   c) grajcar

7. Manometry w samolocie służą do pomiarów:
   a) ciśnienia oleju, paliwa, sprężonego powietrza, mieszanki hydraulicznej, tlenu, ciśnienia ładowania itp.
   b) prędkości i wysokości lotu
   c) stanu cieplnego w silnikach oraz innych urządzeniach lotniczych

8. Ciśnienie dynamiczne jest to:
   a) ciśnienie wywołane masą słupa powietrznego
   b) ciśnienie wywarzane przez cząsteczki powietrza, uderzające w poruszające się ciało
   c) gęstość powietrza

9. Skok rzeczywisty śmigła jest to:
   a) skok geometryczny
   b) posuw
   c) droga, którą przelatuje samolot w ciągu jednego obrotu śmigła

10. Chmury falowe to:
   a) stratus fractus
   b) cirrus fibratus
   c) altocumulus lentucularis

CENTRALNA SKŁADNICA HARCERSKA ZAPRASZA

wszystkich wytwórców artykułów modelarstwa lotniczego, szkutniczego, kołowego oraz innych artykułów politechnicznych i do majsterkowania — do udziału w:

VI GIEŁDZIE MODELARSKIEJ I ARTYKUŁÓW POLITECHNICZNYCH

która odbędzie się w dniach 28—30 października 1985 (pierwszy dzień jest dniem zamkniętym dla zwiedzających), w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie w salach im.: M. Curie-Skłodowskiej i L. Kruczkowskiego. Zgłoszenie udziału w giełdzie z podaniem posiadanych uprawnień do produkcji oferowanych wyrobów (asortyment, ilość, cena, terminy dostaw) winno nastąpić w terminie do 15 września 1985 pod adresem: 00-950 Warszawa, ul. Bracka 18 — Zarząd CSH. Oferenci, którzy nie dysponują wzorami, lecz dopiero zamierzają podjąć produkcję — proszeni są o zgłoszenie się do specjalnie przygotowanej ekspozycji pn. „Szukamy producentów". (ogł. nr 86).

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny — **sekretariat, 27 52 60** — zastępca redaktora naczelnego — **sekretarz redakcji.**

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1 560 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045--139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,

— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm^2; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. **Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.**

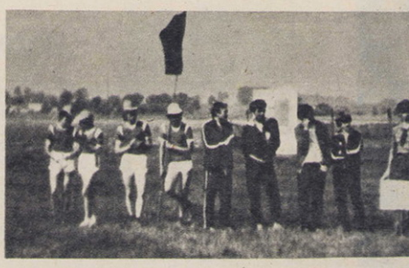
Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1985-08-16. Zam. 6983. N-5.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

ZAWODY SPÓŁDZIELCZOŚCI MIESZKANIOWEJ

W dniach 1985-06-22 do 23 odbyły się we Włocławku XX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Była to bardzo udana impreza tak pod względem organizacyjnym, jak i sportowym, nieoficjalnie określana jako mistrzostwa Polski młodzików. Organizator zawodów, Spółdzielnia Mieszkaniowa Południe we Włocławku, znakomicie wywiązał się ze swojego, trudnego zadania. Trzeba zaznaczyć, że nie tylko wyżej wymieniona spółdzielnia mieszkaniowa była zaangażowana w organizację imprezy, ale także władze administracyjne i polityczne Włocławka, a nagrody (m. in. piękne puchary Włocławskiej Fabryki Fajansów, balse, silniki i zestawy modelarskie) wręczali wojewoda włocławski, prezydent miasta Włocławka, sekretarz KW PZPR we Włocławku, prezes zarządu Spółdzielni Mieszkaniowej Południe i inni. Duże zaangażowanie i wkład pracy w organizację imprezy wykazał Aeroklub Włocławski, organizując m.in. znakomite pokazy lotnicze i modelarskie na otwarcie i zakończenie zawodów.

Zawody odbyły się przy dobrych, termicznych warunkach atmosferycznych. Ogółem w zawodach brało udział 152 modelarzy z 36 spółdzielni mieszkaniowych. W klasach modeli wolnolatających startowały 33 ekipy, w klasach modeli na uwięzi, które rozegrano na nowo otwartym torze modelarskim, startowało 18 ekip. Zgodnie z obowiązującym regulaminem, w skład ekipy w klasie modeli swobodnie latających wchodziło czterech zawodników, w modelach na uwięzi — dwóch zawodników.

Puchar za pierwsze miejsce otrzymuje Spółdzielnia Mieszkaniowa Legionowo (powyżej). Marek Czyż (z lewej) z SM Toruń wraz z instruktorem przy modelu Turbolet 410 (poniżej).



Reprezentacja województwa warszawskiego

WYNIKI SPORTOWE

Klasa F1A 1/2

1. Grzegorz Stachowicz (SM — Legionowo, woj. warszawskie) — 543 pkt.; 2. Piotr Zielonko (SM w Świdniku) — 496 pkt.; 3. Mariusz Antosik (SM — Teofilów, woj. łódzkie) — 419 pkt. Startowało 30 zawodników.

Klasa F1H

1. Joachim Panusz (SM — Kędzierzyn-Koźle, woj. opolskie) — 557 pkt.; 2. Radosław Wasilewski (SM w Suwałkach) — 528 pkt.; 3. Artur Raszkowski (woj. warszawskie) — 517 pkt. Startowało 30 zawodników.

Klasa F1G

1. Jarosław Stefaniak (SM w Nowej Soli, woj. zielonogórskie) — 562 pkt.; 2. Krzysztof Krigier (SM Budowlani, woj. bydgoskie) — 541 pkt.; 3. Tomasz Berg (SM — Gniezno, woj. poznańskie) — 510 pkt. Startowało 23 zawodników.

Klasa F1C 1,5

1. Tomasz Nizel (SM — Teofilów, woj. łódzkie) — 492 pkt.; 2. Marian Winkel (SM Śródmieście, woj. szczecińskie) — 448 pkt.; 3. Wojciech Biliński (SM Górnik, woj. wałbrzyskie) — 398 pkt. Startowało 30 zawodników.

Klasa S3A

1. Ryszard Kaczmarczyk (SM Hutnik, woj. krakowskie) — 600 pkt.; 2. Piotr Walesiak (SM — Siedlce) — 590 pkt.; 3. Anna Starobrat (SM — Świdnik, woj. lubelskie) — 526 pkt. Startowało 30 zawodników.

Nagrodę otrzymuje najmłodszy zawodnik (z lewej).

Klasa F4B/S

1. Marek Czyż — Turbolet L410 (SM Młodzieżowa, woj. toruńskie) — 1965 pkt.; 2. Marek Henkiel — TS Bies (SM Odra — Police, woj. szczecińskie) — 1921 pkt.; 3. Wojciech Mackiewicz — Defiant (SM — Częstochowa) — 1611 pkt. Startowało 30 zawodników.

Klasa F2B

1. Rajmund Adamczyk (SM — Częstochowa) — 608 pkt.; 2. Piotr Kowalec (SM — Rzeszów) — 528 pkt.; 3. Krzysztof Góral (SM — Głubczyce, woj. opolskie) — 518 pkt.

Tekst i zdjęcia: LEON WIESŁAW SIWEK

NOWY TOR MODELARSKI W WIELUNIU

Wieluń to małe miasteczko. Przed reformą administracyjną kraju powiat w dawnym województwie łódzkim, obecnie wchodzi w skład województwa sieradzkiego. W 1983 uroczyście obchodzono 700-lecie tego miasta oraz fetowano sukces zdobycia pierwszego miejsca w ogólnopolskim konkursie Mistrz Gospodarności. Jako jedyna miejscowość w całym województwie sieradzkim Wieluń posiada m.in. kryty basen kąpielowy, a ostatnio otwarto tam nowy tor modelarski. Jest to gładka jak stół płyta asfaltowa 50 × 50 m ogrodzona przepisową 3-metrową siatką. Poza funkcjami modelarskimi, tor pełni jednocześnie funkcje rekreacyjne. Usytuowany w centrum osiedla im. Ludwika Waryńskiego, jest także placem zabaw oraz kortem tenisowym. Ten znakomity prezent ufundowała dla społeczeństwa Wieluńska Spółdzielnia Mieszkaniowa. Nie sposób wymienić wszystkich, którzy zaangażowaniem i wytrwałością doprowadzili do skutecznego końca tę inwestycję. Jest to przede wszystkim zarząd Wieluńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Jednak inicjatorem całego przedsięwzięcia był instruktor modelarstwa lotniczego, absolwent Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, Henryk Łuczak. To jemu właśnie województwo sieradzkie zawdzięcza, że posiada jeden z najładniejszych torów modelarskich w kraju.

Próbą generalną toru były jesienne ubiegłoroczne pokazy modeli latających na uwięzi oraz pokazy modeli balonów na ogrzane powietrze wykonane przez modelarzy z Gminnego Ośrodka Kultury w Białej k. Wielunia. Natomiast uroczyste otwarcie toru i przekazanie go społeczeństwu nastąpiło 1985-05-11 podczas wojewódzkich zawodów modeli latających na uwięzi. Była to też okazja do zaprezentowania w przerwie zawodów zespołów artystycznych działających przy WSM w Wieluniu.

W zawodach wojewódzkich startowało 13 zawodników, a najlepszymi okazali się: Włodzimierz Ulas w F2B, Tomasz Pietrzak w F4BS i Zenon Kowalczyk w F4B. Zespołowo zwyciężyli modelarze Spółdzielni Mieszkaniowej Lokator w Zduńskiej Woli, przed modelarzami z Wieluńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej i Sieradzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej.

Tekst i zdjęcia: LEON WIESŁAW SIWEK

Tor modelarski w Wieluniu (z prawej) i uczestnicy zawodów (poniżej)

ODZNAKA

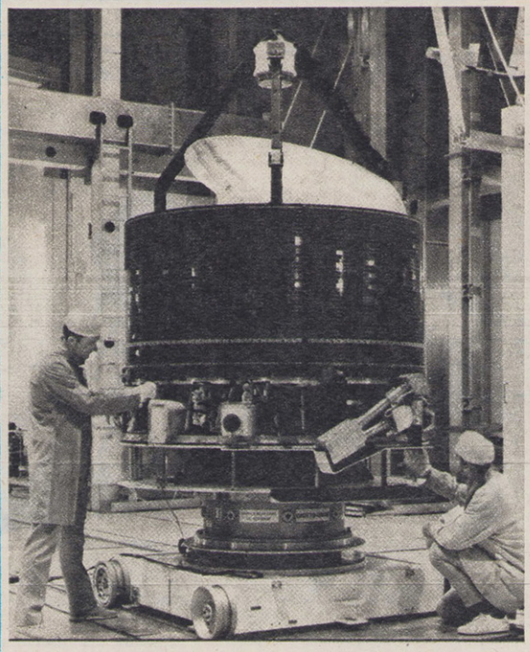
Tak wygląda odznaka Lotnik-Kosmonauta CSRS. Pierwszą otrzymał V. Remek w 1978 za lot w załodze międzynarodowej Interkosmosu.

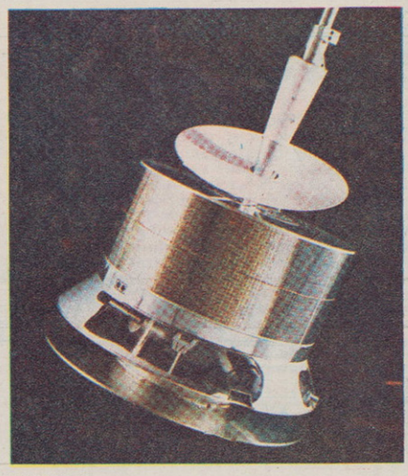
KARIERY

● Dr hab. inż. Rostisław Aleksiejew (1916—1980) był głównym konstruktorem wodolotów ZSRR. Jego inżynierską pracę dyplomową w 1941 — projekt wodolotu o prędkości 100 km/h — oceniono jako pracę na poziomie doktorskim. W 1943 zbudował w stoczni w Gorkim pierwszy duży model, a w 1946 — pierwszy wodolot doświadczalny. Pomimo oporów pseudospecjalistów, udało mu się zbudować pierwszy wodolot pasażerski Rakieta (64 pasażerów, 60 km/h), użytkowany od 1957 na Wołdze. W 1958 jego wodolot 6-miejscowy Wolga uzyskał Złoty Medal na wystawie światowej w Brukseli. Rozwijał 60 km/h. Potem były wodoloty: Meteor, Kometa, Białoruś, przewożące 40—120 pasażerów z prędkością do 90 km/h. Komety zrobiły światową karierę, są też znane na polskim Wybrzeżu. Zbudowano ponad 1 000 Wolg, setki Rakiet, dziesiątki Komet, Meteorów i Białorusi. Był pionierem wodolotów, czyli statków na podwodnych skrzydłach, w ZSRR.

Z ALBUMU RODZINNEGO

Ryszard Fertig z Poznania przysłał do SP zdjęcie z albumu rodzinnego mechanika lotniczego, wykonane w sierpniu 1938. Zdjęcie unikatowe. Jest na nim wiatrakowiec Ciervo C-30A z rejestracją SP-ANN, zakupiony w Wielkiej Brytanii. Przechodził wtedy próby przydatności wojskowej.



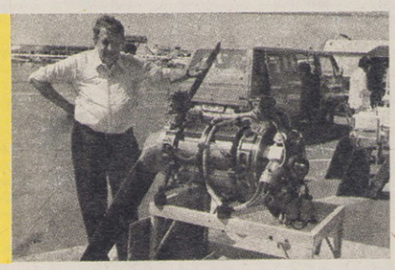


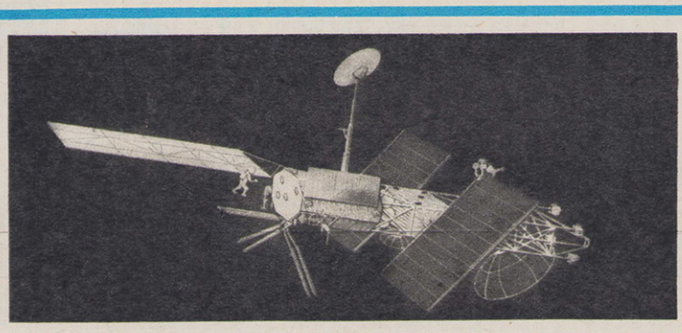
GIOTTO

Próbnik ESA Giotto lecący od lipca 1985 na spotkanie z kometą Halleya. Masa próbnika — 750 kg, aparatury badawczej (do 10 eksperymentów) — 58 kg. Z lewej: Giotto podczas prób czystości magnetycznej w Ottobrunn w RFN, gdzie przygotowano 4 eksperymenty z pełnym oprzyrządowaniem oraz wykonano wiele elementów próbnika.

LOTNICZY SILNIK BEZKORBOWY

Wystawiony na tegorocznym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu lotniczy silnik bezkorbowy w odmianie o mocy 258 kW (350 KM) przy 5 000 obr/min i masie — 78 kg (bez przekładni obniżającej). Zużycie paliwa — 919 g/KMh. Konstruktor prof. F.-J. Huf z RFN ma liczne patenty. Dalszy rozwój silników nastąpi we współpracy z przedsiębiorstwem francuskim.



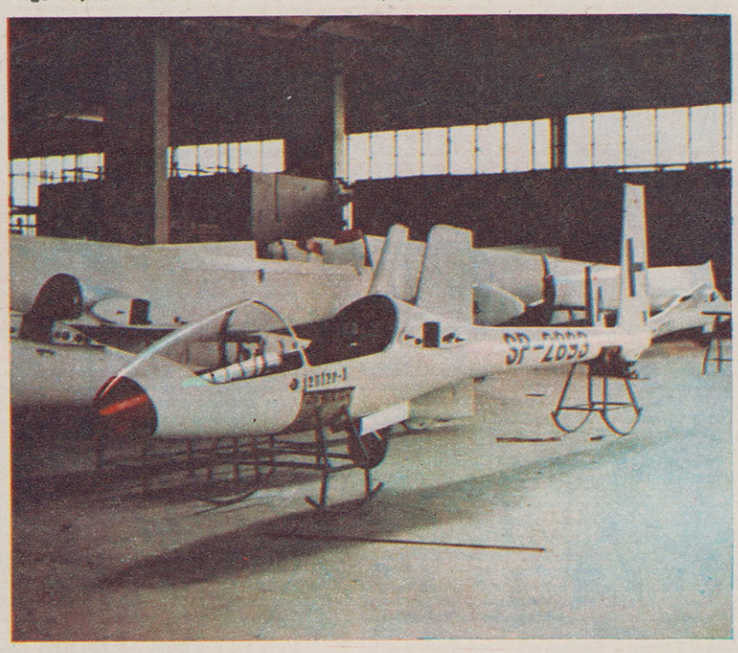


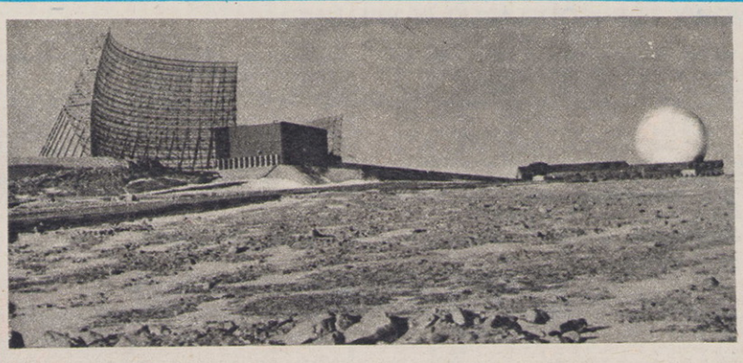
STACJA NOAA

Projekt z 1985 bezzałogowej stacji orbitalnej do cywilnej teledetekcji globalnej NOAA ustawionej na orbicie min. — 850 km i obiegającej oba bieguny Ziemi. Projektem zainteresowani są naukowcy brytyjscy, francuscy, kanadyjscy, włoscy i zachodnioniemieccy. Orbita biegunowa nie jest właściwa dla stacji załogowych (np. zwiększone obszary promieniowania).

ZE ZNAKIEM SZD

Fragment działu produkcji gotowej Przedsiębiorstwa Doświadczalno-Produkcyjnego Szybownictwa PZL w Bielsku-Białej, znanego w świecie z szybowców SZD.





NA GRENLANDII

To tylko część urządzeń wielkiej amerykańskiej stacji radarowej wczesnego ostrzegania (BMEWS-I) przed samolotami, pociskami balistycznymi i kosmicznymi, znajdującej się w okolicy fiordu Wolstenholme w Thule na Grenlandii (1 444 km od bieguna północnego). Ekrany ażurowe mają długość większą od boiska piłki nożnej. Inne stacje BMEWS są np. w Clear na Alasce i Flyindales w W. Brytanii. W Thule panują wiatry nawet o prędkości ponad 180 km/h, a stację obsługują wojska lotnicze i specjaliści cywilni z arktycznej służby łączności. Dodajmy, że Grenlandia należy do Danii.

Stację długo obsługiwał patrolowiec — lodołamacz należący do lotnictwa USA. Miał wyjątkowy życiorys. Zbudowany w 1943 w USA, służył w II wojnie światowej (od 1945) w ZSRR, jako „Kapitan Bielousow". Po wojnie zwrócony, znów popłynął jako „South Wind", do ZSRR na progu lat siedemdziesiątych, z makietą statku kosmicznego Apollo, podczas przygotowań do wspólnego lotu orbitalnego Sojuz — Apollo, zrealizowanego w lipcu 1975.

Na Grenlandii znajduje się zbudowana na początku lat pięćdziesiątych amerykańska baza lotniczo-morska Thule.

Zdjęcia i rysunki: Ryszard Raduszewski (1), „Flieger Revue", „Flug Revue", archiwum.